



BYPAKKE GRENLAND

HANDLINGSPROGRAM

**2019-2022**

VEDTATT HØSTEN 2018

bystrategi  
GRENLAND



**bypakke**  
**GRENLAND**

## **Forord**

Proposisjon til Stortinget «*Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark*» ble vedtatt i Stortinget 18.juni 2015. Basert på føringer gitt i «*Prop. 134 S*» ble *Handlingsprogram Bypakke Grenland 2015-2018* utarbeidet og endelig vedtatt i Telemark fylkesting 24. juni 2015 etter at kommunestyrene i Skien, Porsgrunn og Siljan hadde gjort sin tilslutning.

Prop. 134 S legger til grunn et system for porteføljestyring som innebærer at handlingsprogrammet revideres slik:

- En hovedrevisjon hvert 4. år
- En årlig revidering

Årets revidering er en hovedrevisjon. Bypakkas ramme er definert i stortingsproposisjon 134 S. Korrigert for prisvekst er den øvre rammen for investeringer 2,8 mrd. Fordi årets portefølje totalt sett er blitt noe dyrere er noen av prosjektene uten finansiering. Det er særlig varslede overskridelse i Lilleelvprosjektet og økte kostnadsrammer i Moflataprojektet som følge av politiske vedtak som bidrar til det. Gjennomføring av prosjekter som nå er uten finansiering er avhengig av nye midler tilført gjennom en eventuell ny byvekstavgift med staten. Prosentvis fordeling av investeringer i bypakkekommunene er tilnærmet lik den opprinnelige fordelingen i bypakkevedtaket i 2015.



## Innhold

<b>1</b>	<b>Sammendrag</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Organisering</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Mål og virkemidler</b>	<b>10</b>
3.1	Hovedmål	10
3.2	Resultatmål	10
3.3	Helhetlig virkemiddelbruk	11
3.4	Næringsutvikling	12
<b>4</b>	<b>Resultater 2018</b>	<b>14</b>
4.1	Gjennomførte prosjekter og prosjekter under bygging	14
4.2	Måltall/ trafikkutvikling i 2017	15
4.2.1	Kollektiv	15
4.2.2	Sykkel	17
4.2.3	Personbil	18
4.2.4	Elbiler	19
4.2.5	Andelen nye boliger i bybåndet i 2017	19
4.2.6	Befolkningsvekst	20
4.3	Utfordringer	21
<b>5</b>	<b>Økonomi</b>	<b>23</b>
5.1	Økonomiske rammer	23
5.2	Vurdering av usikkerhet i prosjektenes kostnadsrammer	24
5.3	Innkrevning av bompenger	25
5.4	Statlige tilskudd gjennom belønningsavtalen	26
5.5	Byvekstavtale	26
<b>6</b>	<b>Grunnlag for prioritering</b>	<b>27</b>
6.1	Prinsipper for porteføljestyringen	27
6.2	Vurdering av prosjektenes bidrag til måloppnåelse	29
<b>7</b>	<b>Prosjektportefølje 2019–2022 finansiert av bypakkemidler</b>	<b>33</b>
<b>8</b>	<b>Prosjektportefølje 2017–2020 finansiert av belønningsmidler</b>	<b>34</b>
<b>9</b>	<b>Beskrivelse av prosjektene i bypakka</b>	<b>35</b>
9.1	Prosjekter i Skien kommune	35
9.2	Prosjekter i Porsgrunn kommune	38
9.3	Prosjekter i Siljan	43
9.4	Prosjekter i resten av bybåndet	44

## 1 Sammendrag

Det har gått tre år siden St. prop. 134 S ble vedtatt i Stortinget. De to store vegprosjektene Rv. 36 Skyggestein –Skjelbredstrand og Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen ferdigstilles i 2018. Ti prosjekter til en samlet sum på 87 mill. kr. er gjennomført og 11 prosjekter til en samlet sum på 1,57 mrd. er under bygging. I bypakkekommunene realiseres store og små prosjekter av stor betydning for befolkning og næringsliv. Disse hadde ikke latt seg realisere uten Bypakke Grenland. Over tid vil dette bidra til utviklingen av en mer attraktiv og fremtidsrettet region.

### **42% økning i antall busspassasjerer**

Resultatene har heller ikke latt vente på seg. Selv om veksten i kollektivtrafikken har avtatt noe, er det store bildet at regionen har hatt en vekst i antall bussreiser på 42% siden 2012. Det skyldes grepet tatt i 2013, der prisen på månedskort nesten ble halvert, og at bussene blant annet går hvert 10. minutt i rushtid. Innføring av bompenger i 2016 er også en medvirkende årsak. I 2018 har veksten avtatt. Så langt i 2018 er det en økning på 2,4% i antall busspassasjerer sammenlignet med 2017.

### **4,3% reduksjon i biltrafikk**

Bypakke Grenland er i avtale med staten forpliktet til å bidra i arbeidet med å nå nasjonale klimamål. En forutsetning for statlige midler er at personbiltrafikken i Grenland ikke skal øke. Byindeksen for biltrafikk viser en nedgang på 4,3 % fra 2016 til 2017. For første halvår 2018 viser byindeksen en ytterligere nedgang på 0,3 prosent sammenlignet med året før. Det innebærer at regionen så langt innfrir våre forpliktelser over for staten. Opprettholder vi denne trenden betyr det bedre byluft for regionens innbyggere og økt fremkommelighet for næringstrafikken.

### **Økning i antall sykkelreiser**

Grenland har over år en jevn økning i antall sykkelreiser. Fra 2016 til 2017 økte antallet sykkelreiser med 6%. Første halvår 2018 har gitt store svingninger. En vinter med snø og kulde førte til et kraftig fall i antall syklende, samtidig som det strålende været i sommerhalvåret har bidratt til mer sykling enn på mange år. I juni 2018 foretok vi 20% flere sykkelreiser enn året før.

### **Utfordringer:**

- Økningen i antall bussreiser har avtatt merkbart. Økningen så langt i 2018 er på 2,4%. Det er behov for nye kunnskapsbaserte grep for å øke denne veksten.
- Det er en nasjonal trend at veksten i antall innbyggere avtar. Grenland må ta grep for å få en større andel av den nasjonale veksten.
- Kunnskapsintensiv virksomhet er den bransjen som i størst grad skaper nye arbeidsplasser (både offentlig og privat). Disse vokser raskest ved å lokaliseres sammen i bykjernen/ tett på knutepunkt for kollektivtrafikk. Denne typen bedrifter etterspør også levende byer. Det skyldes særlig behovet for å være attraktive for høyt kompetente arbeidstakere som særlig etterspør denne typen kvaliteter.
- Bilrestriktive tiltak er viktige for at Grenland skal nå forpliktelser i avtaler med staten. Gratis parkeringsplass på jobb er en viktig årsak til at befolkningen velger bil til jobb.
- Styrke regionens tilknytning til E18

- Grenland har et langstrakt bybånd med relativt lav arealtetthet og stor spredning av boliger, arbeidsplasser og publikumsvirksomheter. Dette gjør regionen bilbasert, og gjør det mer utfordrende å øke andelen grønne reiser.
- Drift og vedlikehold av de viktigste gang- og sykkelrutene må bli bedre for å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.
- Fullverdige løsninger som bla. skiller gående og syklende er viktige, men samtidig kostbare og tar lang tid å etablere. For å nå definerte mål er det nødvendig å gjennomføre enklere og billigere tiltak, i tillegg til fullverdige løsninger på de mest prioriterte rutene.

### Nytt i årets handlingsprogram

- Økt fokus på jernbanens rolle og de store kollektivknutepunktene betydning i den regionale utviklingen
- Bypakkas betydning for næringsutvikling og utvikling av nye arbeidsplasser styrkes - opprettelse av en ressursgruppe for næringslivet
- Belønningsavtalen integrert i handlingsprogrammet
- Økt fokus på styrket drift av viktige gang- og sykkelruter
- Økt fokus på hvordan enklere og billigere tiltak for gående og syklende kan bidra til raskere resultater.

### Fordeling mellom kommuner

Til tross for endringer i rammer i flere prosjekter er det opprinnelige prosentvise investeringsvolumet i bypakkekommunene opprettholdt på det nærmeste slik den var i det første handlingsprogrammet vedtatt høsten 2015. Tabellen nedenfor viser årlig %-vis fordeling mellom kommunene i handlingsprogrammet.

	2018 (%)	2017 (%)	2015 (%)
Skien	49,2	47,6	47,9
Porsgrunn	49,5	51,0	50,7
Siljan	1,3	1,4	1,3
Sum	100	100	100

Fordelingen mellom kommunene er tilnærmet den samme som i 2015 da bypakka ble vedtatt første gang.

### Prosjekter som ikke lenger er fullfinansiert

Merkostnader knyttet til politisk vedtak på Moflata er innarbeidet i porteføljen. Videre er forventet kostnadsøkning på 127 mill. kr i Lilleelvprosjektet tatt inn i handlingsprogrammet. Det medfører at noen prosjekter ikke lenger er fullfinansiert. Av de større prosjektene som ikke lenger er fullfinansiert er:

- Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau
- Fv. 32 Hammerkrysset-Hovenga. Sykkelveg med fortau og gang- og sykkelundergang

Skal disse kunne realiseres er vi avhengig av omprioriteringer i porteføljen eller nye midler gjennom en byvekstavgift med staten.



### **Tiltak fra politisk sak i Porsgrunn er innarbeidet**

I forbindelse med politisk behandling av Bypakke Grenland høsten 2015 ble det satt av en samlepott på 340 mill. kr (2015 kr) til tiltak i Porsgrunn sentrum og overordnet vegnett. Dette fordi det var behov for mer kunnskap før midlene kunne fordeles på prosjekter. Det er ikke tilført mer midler til disse prosjektene enn det som opprinnelig var vedtatt. 214 mill.kr av disse ble fordelt i forbindelse med behandling av bypakkas handlingsprogrammet i 2017. Den gjenstående summen på 133 mill. kr. ble fordelt i politisk sak i Porsgrunn bystyre 14.06.2018. I samme sak fordelte Porsgrunn kommune sin andel kommunale prosjekter i tråd med føringer fra St.prop. 134 S. til sammen 120 mill.kr. (2015-kr.) Midlene ble avsatt til følgende prosjekter:

- Ny gang- og sykkelbru over Porsgrunnselva med lokalisering ved Reynoldsparken over til Storvegen. Rådmannen gis fullmakt til å starte opp detaljregulering og prosjektering av brua.
- Delfinansiering av kommunedelplan for knutepunkt Porsgrunn
- Oppgradering av Kirkebakken-Sverresgate-Hovenggata
- Delfinansiering av kryssløsninger på Fv. 32 Vallermyrvegen og Fv. 2 Ullinvegen (Engerkrysset)

Disse er nå tatt inn som egne prosjekter i bypakkas handlingsprogram.

### **Nye jernbane-/ knutepunktsprosjekter**

Det er satt av midler til mulighetsstudie for knutepunkt/ nytt stoppested for tog i Skien sentrum og til planleggingsmidler for å avklare fremtidig plassering av Porsgrunn stasjon.



Bilde 1: Lilleelvprosjektet nærmer seg ferdigstilling. Åpnes for trafikk i løpet av 2018.

## 2 Organisering

Bypakke Grenland fase 1 bygger på en rekke lokale, regionale og nasjonale vedtak de siste årene. I de lokalpolitiske vedtakene i juni 2013 ble det lagt til grunn at gjennomføringen av Bypakke Grenland skal styres innenfor Bystrategi Grenland, som er det regionale samarbeidet om areal, transport og klima. Dette er fulgt opp i Stortingsproposisjonen. En slik organisering sikrer god koordinering mellom areal- og transportplanlegging i regionen og gjennomføringen av prosjekter finansiert av Bypakke Grenland og belønningsavtalen.

Samarbeidsaktørene i Bypakke Grenland er Telemark fylkeskommune, kommunene Porsgrunn, Skien og Siljan, Statens Vegvesen og Jernbanedirektoratet. Alle parter er representert i politisk styringsgruppe som ledes av fylkesordføreren, og administrativ koordineringsgruppe (representanter for rådmenn/ regionvegsjef). Bamble kommune har vedtatt ikke å være med i Bypakke Grenland, men er part i samarbeidet knyttet til felles areal og transportplan for Grenland – ATP Grenland.

Etter endelig vedtak om iverksettelse av Bypakke Grenland i juni 2015 er det i tråd med forutsetningene opprettet et prosjektkontor som har ansvar for koordineringen av drifts- og investeringsprosjektene som finansieres av Bypakke Grenland og belønningsavtalen.

Prosjektkontoret har tre faste ansatte som er lokalisert på fylkeshuset. I tillegg er det ansatt en prosjektkoordinator for bypakka i Skien kommune, i Porsgrunn kommune og hos Statens vegvesen. Stillingene er fordelt på følgende funksjoner:

- Prosjektledelse og koordinering av bypakkas portefølje
- Kommunikasjon og mediehåndtering
- Holdningsskapende arbeid for å motivere innbyggerne til å gå, sykle og reise kollektivt

Stillingene er finansiert av partenes egenandeler i Bypakke Grenland. Vegvesenets prosjektkoordinator er finansiert av statlige midler. Det forutsettes også at kommunene og fylkeskommunen stiller nødvendige ressurser til rådighet slik at prosjektene i bypakka kan gis en effektiv behandling. En prinsipiell organisasjonsmodell for styring av prosjekter i samarbeidet er vist i figuren nedenfor. Samarbeidet forholder seg til ordinære saksbehandlingsrutiner med kommunestyre og fylkesting som besluttsende myndighet.

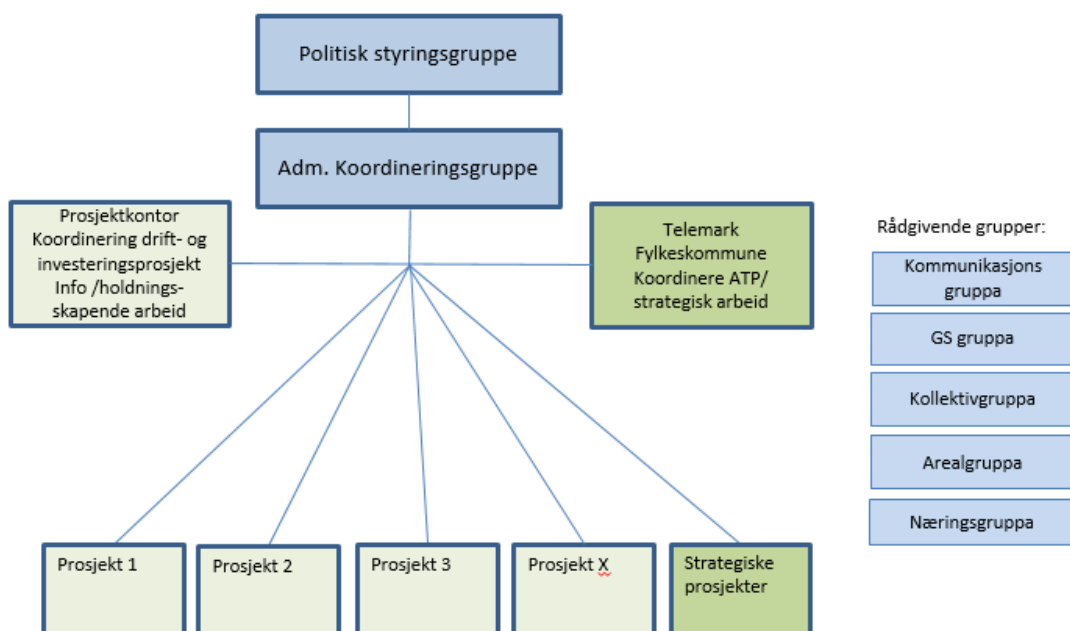


Bilde 2: Elevene på Kjølnes har sykkelmekking som valgfag



## Organisering 2018- økt fokus på næringsutvikling

Organisering av Bypakke Grenland er som tidligere vedtatt med ett unntak. I forbindelse med hovedrevisjon av handlingsprogrammet er bypakkas betydning for regionens næringsutvikling løftet. Det er utarbeidet et nytt hovedmål for temaet (se kap. 3.1). I den sammenheng er dialogen med næringslivet forsterket og det er etablert en ressursgruppe for næring. Gruppas fokus er å gi innspill til prosjektporteføljen og å bidra til at næringslivets interesser ivaretas i byvekstavtale/ neste fase av bypakka. Gruppen er satt sammen av representanter for NHO, LO, Vekst i Grenland, ICG (Industriklusteret Grenland), Herøya Industripark, Grenland Havn, Grenland næringsforening og Kjørbeek og Rødmyr interesseorganisasjon, KRIO. Modellen nedenfor viser organiseringen av Bystrategi Grenland. Nytt av året er opprettelse av ressursgruppe for næring.



Figur 1: Modellen nedenfor viser organiseringen av Bystrategi Grenland. Nytt i 2018 er opprettelse av ressursgruppe for næring.

### 3 Mål og virkemidler

Alle bypakker vil ha en viss grad av usikkerhet knyttet til tiltak og effekter av disse. Prosjekter kan få økte kostnader og forsinket framdrift, og vegtrafikken kan utvikle seg annerledes enn forutsatt, med de konsekvensene det måtte få for bompengeneinntektene. Denne usikkerheten håndteres i Bypakke Grenland gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer. Det gir et oppdatert beslutningsgrunnlag hvert år og mulighet til å korrigere kursen ved behov.

Tidspunkt for måloppnåelse settes til 2025 og måles årlig for de indikatorene der det finnes tilgjengelige data. Resultatmålene for reisemiddelfordeling og årlig vekst for busspassasjerer er mer ambisiøse enn det nasjonale 0-vekstmålet. Mål og resultatsystemet er en viktig del av grunnlaget for porteføljestyringen. Alle indikatorer bypakka rapporterer på er uløselig knyttet til bypakkas mål. På den måten kan vi kvittere ut i hvilken grad vi når disse. Til sammen gir dette et grunnlag for langsiktige prioriteringer og fireårige handlingsprogrammer.

#### 3.1 Hovedmål

- Veksten i persontransport i byområdet skal tas med kollektiv, gange og sykkel (0-vekstmålet).
- Bypakka skal bidra til at Grenland blir et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger.
- Bypakke Grenland skal bidra til å gjøre regionen attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft.

Bypakke Grenland kan ikke alene innfri målene over, men står allikevel sentralt. Byutredningen utført i 2017 understreker betydningen av en mer konsentrert arealutvikling og en helhetlig parkeringspolitikk for å nå målene over. Areal og transportplan for Grenland (ATP-Grenland) og kommuneplanenes arealdel står her sentralt. Vi vet at en konsentrert arealutvikling også er viktig for næringsutvikling og i arbeidet med å skape nye arbeidsplasser. Her er også virkemiddelbruken mer bredspektret enn det bystategiarbeidet favner om.

#### 3.2 Resultatmål

**Andelen personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil skal øke fra 25 % til minst 35 % fordelt på reisemidlene kollektiv: 8 %, sykkel 8%, gange 19%.**  
Indikator: Reisemiddelfordeling (RVU) byindeks/ tellepunkter for bil og sykkel.

**4 % årlig vekst busspassasjerer (i snitt)**

Indikator: passasjerutvikling

**Næringstrafikkens gjennomsnittshastighet i rushtiden skal ha en økning på minst 10 %.** Indikator: hastighet i rush på utvalgte strekninger

Målemetode: Sanntidsmåling av gjennomsnittshastighet av gjennomgående transport basert på bombrikkeregistrering.

## Befolkningsvekst tilsvarende landsgjennomsnittet

Indikator: befolkningsvekst. SSB statistikk

**Minimum 80 % av utbyggingen av boliger innenfor hver kommune skje innenfor bybåndet.** Indikator: Andelen nye boliger pr år innenfor bybåndet. Målemetode: Kartbaserte analyser basert hvor nye byggetillatelser gis.

**Bussene skal være maksimalt 3 min forsinket.** Indikator: minutter forsinket i forhold til ruteplan. Målemetode: Måles gjennom bussenes sanntidssystem

I tillegg følges utviklingen i antall el-/hybrid biler (utdrag kjøretøyregister). De fleste anbefalte resultatmål og indikatorer kan følges opp årlig og dermed gi grunnlag for porteføljestyring og vurdering av måloppnåelse. Nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU) skal etter hvert gjennomføres årlig (kontinuerlig), men dette er ikke på plass foreløpig.

### 3.3 Helhetlig virkemiddelbruk

Målene i bypakka skal nås ved å ta i bruk et bredt spekter av virkemidler som må virke sammen for å innfri mål. Modellen viser en grov inndeling i hovedkategorier.

- Investeringsprosjekter (veg/næringstrafikk, kollektiv, gang-sykkel, trafiksikkerhet og bymiljø)
- Drift av kollektiv (buss) og økt vedlikehold av viktige gang-/sykkelruter
- Informasjon og holdningsskapende arbeid
- Tiltak som reduserer bilbruken
- Arealpolitiske virkemidler/ areal og transportplanlegging (ATP)
- Nye teknologiske løsninger innen transportsektoren. ITS tiltak (intelligente transportsystemer)



Figur 2: Virkemidlene i modellen over må virke sammen for at bypakkas mål skal nås.

### 3.4 Næringsutvikling

#### **Næringsutvikling/ etablering av nye arbeidsplasser**

I definerte mål står næringsutvikling og det å skape en attraktiv region sentralt. I hvilken grad er det attraktivt å drive privat og offentlig virksomhet i Grenland? Svaret på dette spørsmålet er sammensatt og handler om mer enn samferdsel, areal- og byutvikling. Analysefirmaet Samfunnsøkonomisk analyse har på oppdrag fra Bypakke Grenland utarbeidet notatet «Hva kjennetegner regioner som vokser og Grenland». Her trekkes betydningen av levende sentrumsområder, konsentrert arealutvikling og effektiv persontransport frem som svært viktige kjennetegn. Kunnskapsintensive virksomheter vokser mest og foretrekker lokalisering i levende bysentra med korte avstander til kollektivknutepunkt og annen kunnskapsbasert virksomhet. Bypakkas portefølje består derfor ikke bare av transporttiltak, men også av prosjekter som vil bidra til å gjøre byene mer attraktive. Opprusting av Storgata i Porsgrunn og prosjektene på begge sider av Porsgrunnsbrua er gode eksempler på tiltak som vil gjøre det mer attraktivt å drive virksomhet i Porsgrunn sentrum. Det samme gjør prosjektene på Landmannstorget, i Torggata, Kverndalen og rundt Bryggevannet i Skien sentrum. Dette er prosjekter som bidrar til vekst, og som samtidig bidrar effektivt til målet om 0-vekst i personbiltrafikken.

Rapporten til Samfunnsøkonomisk analyse oppsummerer følgende anbefalinger til Grenland:

- *Grenland trenger videreutvikling av sine to bysentre for å stimulere egen vekst.*
- *Det er avgjørende at byene i årene framover klarer å tiltrekke seg både kunnskapsbaserte virksomheter og innbyggere med høyere og relevant kompetanse.*
- *Tilrettelegging for næringsetablering i sentrum blir særlig viktig.*
- *Grenland har begrenset tilstedeværelse av høyere utdanningsinstitusjoner, som normalt er viktig for byvekst. Videreutvikling av Universitet i Sørøst-Norges campus i Porsgrunn er i denne sammenheng av stor betydning. Trolig er det viktig for campusens langsiktige attraksjonskraft om den lokaliseres i eller tettere på sentrum av Porsgrunn, dersom det er muligheter for det.*
- *Myndighetsutøvelse er i Norge en reell kunnskapsnæring. For å støtte opp under en viktig sentrumsutvikling er det trolig mange gevinster å hente dersom offentlige virksomheter lokaliseres i sentrumsområdene. Signaleffekten til andre kunnskapsvirksomheter kan være stor. (Også omvendt – det er sterke negative signaleffekter av å spre offentlige virksomheter langt fra sentrum.)*
- *Framkommelighet blir viktig, både til sentrum, innad i sentrum og mellom Skien og Porsgrunn sentrum. Økt tetthet tilsier at det bør legges til rette for både kollektive trafikk-løsninger, samt sykkel- og fotgjengerløsninger. For byutviklingen vil det være en klar fordel om sentrale kollektive knutepunkter er i eller tett på sentrum av byene*
- *Vakre, nære rekreasjonsmuligheter får økende betydning ettersom byene vokser. Her har Skien og Porsgrunn et særlig godt utgangspunkt med vannspeil og variert topografi. Selv i de aller største byer legges det stor vekt på å ta vare på og videreutvikle grøntarealer og vannspeil som attraktive rekreasjonsområder.*

Anbefalingene over bygger opp under viktigheten av at Bystrategi Grenland både har tradisjonelle infrastrukturprosjekter, men også prosjekter som i større grad har til

hensikt å gjøre bykjernene mer attraktive og levende. Oppfølging av anbefalingene over vil inngå i arbeidet med byvekstavtale for Grenland.

Det vises for øvrig til vedlegg «Hva kjennetegner regioner som vokser? Faglig innspill til hvordan Bystrategi Grenland skal nå definerte mål» datert 24.08.2018.

### **Fremkommelighet for næringstrafikken**

Bypakka har et mål om å øke fremkommelighet for næringstrafikken. Dette målet kan komme i konflikt med 0-vekstmålet som innebærer at personbiltrafikken ikke kan øke. Dette fordi næringstrafikken i dag står i de samme køene som privatbilene. Bygges det økt kapasitet for å bedre næringstrafikkens fremkommelighet vil også privatbilene få tilsvarende fordeler. Hvis vi samtidig skal nå 0-vekstmålet vil denne typen tiltak føre til økt behov for andre virkemidler som reduserer privatbiltrafikken som høyere bomtakster og parkeringsavgifter. Utbedring av fremkommelighet for næringstrafikken er viktig i utvalgte flaskehalser. Fv.32 Lilleelvprosjektet og Rv.36 Geiteryggen – Skjelbredstrand er viktige eksempler på dette. Vegsystemet i Grenland er imidlertid finmasket og stort. Målepunktene for næringstrafikken er mange og spredt. All erfaring viser at det ikke er mulig å bygge seg ut av fremkommelighetsproblemenene alene. Økt kapasitet vil normalt bli «spist» opp av overført/økende trafikk innen relativt kort tid, hvis en ikke kompenserer med andre virkemidler. Av økonomiske og miljømessige hensyn blir det derfor særlig viktig å lykkes med å flytte reisende over fra personbil til andre reisevalg. Dette vil gi bedre fremkommelighet for næringstrafikk i hele vegsystemet, og samtidig gi de som ikke har andre valg enn bilen bedre forhold. For å lykkes med dette må vi gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå enn det er i dag.

På lang sikt vil det viktigste tiltaket også for næringstrafikkens fremkommelighet være fortetting i sentrum av byene og langs de viktigste kollektivrutene. Boliger, arbeidsplasser og andre viktige funksjoner i folks hverdag må lokaliseres slik at gange, sykkel og kollektivreiser er konkurransedyktige reisevalg. En slik arealutvikling vil også bygge opp under utviklingen av attraktive bysentrum, noe som anses som svært viktig for regionens attraksjonskraft.



Bilde 3: Næringstrafikken får bedre forhold når den nye vegen fra Geiteryggen til Skjelbredstrand åpnes for trafikk i slutten av 2018.



## 4 Resultater 2018

### 4.1 Gjennomførte prosjekter og prosjekter under bygging.

Nr.	Status	Ferdig	Prosjekt	SUM 2018 kr.
44	Ferdig	2016	Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua. Gang- og sykkelveg. Innsnevring av kjørebane til 1 felt	13,0
45	Ferdig	2016	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg. 1,4 km.	21
46	Ferdig	2016	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	0,5
20	Ferdig	2017	Bussholdeplasser. Opprusting slik at de er tilgjengelige for alle. Tot. 406 stykk.	16
35	Ferdig	2017	Bedriftsveien (Stabburet - Hagebyveien) Gang- og sykkelvei	12,5
47	Ferdig	2017	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum.	3,2
57	Ferdig	2018	Fv. Tiltak overordnet vegnett på fylkesveg i Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet	2,0
36	Ferdig	2018	Fv 49 Klyveveien (Kongerødv. - Hulkavn.) Fortau	3,1
43	Ferdig	2017	Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg	13,4
	Ferdig	2018	Prinsessegata, nytt fortau (belønningsmidler)	3,0
	Ferdig	2018	Fortau Håvundvegen ved Frogner (belønningsmidler)	6,8
	Under bygging	2018	Jernbanebrygga, utvidelse til to kjørefiler/ etablering av miljøgate (belønningsmidler)	3,5
1	Under bygging	2018	Rv. 36 Skyggestein -Skjelbredstrand, ny veg	594
2	Under bygging	2018	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen, ny veg	710
56	Under bygging	2018	Rv. 36. Tiltak overordnet vegnett Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet vegtrafikk	17,0
21	Under bygging	2018	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter	9,0
31	Under bygging	2018	Rv. 36 Menstadbrua vest. Forbedret fremkommelighet i rundkjøring	11,0
50	Under bygging	2018	Fv. 32 Hovenga. Kapasitetsutvidelse i rundkjøring	20,0
4	Under bygging	2019	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, ny gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44	75,5
5	Under bygging	2020	Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park	83,7
18	Under bygging	2019	Storgata. Miljøgate. (16 mill. er belønningsmidler)	26,7

Status for ferdigstilte prosjekter og prosjekter under bygging er:

- 10 prosjekter til en samlet sum på 87 mill. kr. er ferdigstilt.
- 12 prosjekter til en samlet sum på 1,57 mrd. er under bygging.
- Samlet sum for ferdigstilte prosjekter og prosjekter under bygging er 1,6 mrd. (62% av bypakkas totale ramme)
- Samlet ramme for totale investeringer innen utløpet av 2018 anslås til 1,55 mrd. (56% av bypakkas totale ramme)



Bilde 4 Alle barneskoler i bypakke-kommunene er en del av kampanjen "på farta til skolen" og gjennomgår grunnleggende sykkelopplæring.

## 4.2 Måltall/ trafikkutvikling i 2017

De fleste resultatmål og indikatorer definert i handlingsprogrammet følges opp årlig. Det forutsetter imidlertid gode og kontinuerlige tellinger av trafikkdata. Historiske data som kan si noe om utviklingen er imidlertid mangelfulle, men det pågår et omfattende arbeid for å forbedre systemet.

### 27 tellepunkt for sykkel

Det er totalt etablert 27 tellepunkt for sykkel i byområdet. 14 punkter er så langt godkjent. Kvalitetskontroll utføres løpende.

### 33 tellepunkt for bil

Det er totalt etablert 33 tellepunkt for bil i hele byområdet. Disse gir døgkontinuerlige data på trafikkutviklingen og gir gode og sammenlignbare tall på trafikkutviklingen i regionen. Trafikkstrømmene er nå svært påvirket både av arbeid på E18 og av bypakkeprosjekter under utførelse. Tellepunktene er datagrunnlaget til beregningen av en byindeks som sier noe om trafikkutviklingen samlet i byområdet.

### Passasjerutvikling i kollektivtrafikken

Elektronisk billettering ble innført i 2012, og dette gir gode og sammenlignbare data på passasjerutviklingen fra og med dette året.

### Bussenes forsinkelser

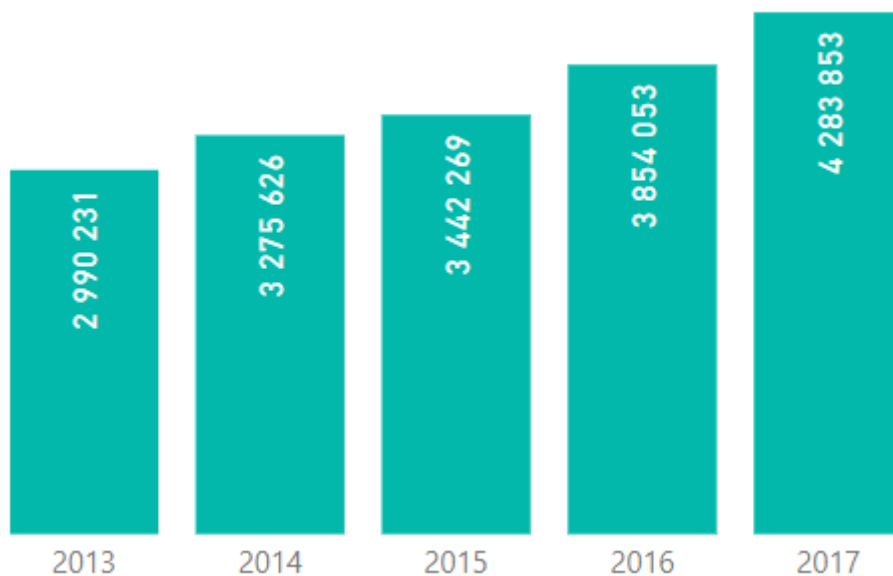
Det er etablert rutiner som viser forsinkelsesdata basert på sanntidssystemet i bussene. Disse viser andel avganger som har mindre enn 3/5 minutters forsinkelse etter rutetabellen.

### Indikatorer og målemetoder under utvikling

- Andelen personreiser med andre transportmidler enn bil: Data hentes ut fra nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU). I Grenland startet intervjuene opp i august 2017. Resultatene skal hovedsakelig komme en gang per år. utfordringer med databehandlingen i vegdirektoratet har medført at det enda ikke har kommet noen resultater enda. Disse undersøkelsene har så langt vært gjennomført hvert 4. år og har derfor vært lite egnet til operativ målstyring. Det er nå besluttet å gjennomføre RVU årlig, og dette vil gi langt bedre grunnlag for å måle utviklingen.
- Næringstrafikkens gjennomsnittshastighet: Det jobbes med å etablere en reisetidstjeneste på definerte strekninger i byområdet. metode under utvikling

#### 4.2.1 Kollektiv

Som diagrammene under viser har det vært en betydelig vekst i antall kollektivreisende i Grenland siste fem år. I 2017 var det en passasjerøkning på 10,7 prosent sammenlignet med året før. Metro- og pendellinjene hadde en passasjervekst på 11,2 prosent. Så langt i 2018 har det vært en vekst på 2,4 prosent sammenlignet med samme periode i 2017. Veksten i antall reiser har en klar sammenheng med oppstart av «bussløftet i januar 2014» der takstene ble betydelig redusert og det ble innført ti minutters frekvens på metrolinjene i rushtid. Gjennomført kampanjearbeid antas også å ha bidratt til den gode veksten.



Periode	Passasjerer	Endring fra i fjor		Passasjerer hittil i år	Endring fra i fjor	
2018/Jan	411 894	-2 314	-0,6 %	411 894	-2 314	-0,6 %
2018/Feb	362 457	3 644	1,0 %	774 351	1 330	0,2 %
2018/Mar	391 434	-49 366	-11,2 %	1 165 785	-48 036	-4,0 %
2018/Apr	388 565	77 357	24,9 %	1 554 350	29 321	1,9 %
2018/May	350 614	-12 528	-3,4 %	1 904 964	16 793	0,9 %
2018/Jun	331 460	24 320	7,9 %	2 236 424	41 113	1,9 %
2018/Jul	212 345	7 130	3,5 %	2 448 769	48 243	2,0 %
2018/Aug	335 162	16 418	5,2 %	2 783 931	64 661	2,4 %

Figur 3: Viser utvikling i antall busspassasjerer på metro- og pendellinjene i Grenland. Passasjerveksten var 11,2 prosent i 2017 sammenlignet med året før.

Et av resultatmålene i Bypakke Grenland er at bussene skal være maksimalt 3 minutter forsinket. I 2017 var 59 prosent av avgangene i Grenland i henhold til dette målet. 78 prosent av avgangene er mindre en 5 minutter forsinket. For de åtte første månedene i 2018 er forsinkelsen henholdsvis 56 og 78 prosent.

Resultatene viser at mye arbeid gjenstår før målet kan innfris. Årsaken er primært at bussene står i de samme køene som biltrafikken. Høy byggeaktivitet i byene skaper ytterligere utfordringer for fremkommeligheten. Redusert personbiltrafikk, innføring av kollektivfelt, tilfartskontroll og signalprioritering for buss på strekninger/kryss med dårlig fremkommelighet vil bidra til å redusere forsinkelsene for bussen. I tillegg vil bedre og mer automatiserte billetteringssystemer redusere bussenes oppholdstid på holdeplass, som igjen vil bidra til at bussene holder ruteplanen.

#### Punktlighetsrapport 2018 Grenland

Metro og pendel	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	Sum
M1	55 %	59 %	60 %	61 %	59 %	53 %	64 %	55 %	-	-	-	-	58 %
M2	39 %	42 %	45 %	43 %	44 %	45 %	59 %	46 %	-	-	-	-	45 %
M3	45 %	48 %	54 %	57 %	58 %	57 %	71 %	55 %	-	-	-	-	56 %
P4	53 %	57 %	62 %	69 %	68 %	69 %	81 %	65 %	-	-	-	-	66 %
P5	55 %	51 %	62 %	73 %	67 %	71 %	78 %	73 %	-	-	-	-	66 %
P6	37 %	41 %	50 %	58 %	61 %	58 %	69 %	59 %	-	-	-	-	54 %
P7	61 %	60 %	68 %	74 %	78 %	80 %	80 %	76 %	-	-	-	-	72 %
<b>Total Grenland</b>	<b>48 %</b>	<b>51 %</b>	<b>55 %</b>	<b>58 %</b>	<b>57 %</b>	<b>56 %</b>	<b>68 %</b>	<b>56 %</b>	-	-	-	-	<b>56 %</b>
<i>Inntil 5 min etter rutetid</i>	<i>73 %</i>	<i>77 %</i>	<i>80 %</i>	<i>80 %</i>	<i>77 %</i>	<i>76 %</i>	<i>87 %</i>	<i>77 %</i>	-	-	-	-	<i>78 %</i>

#### 4.2.2 Sykkel

Det er etablert 27 tellepunkter for sykkel i byområdet. Ulike etableringstidspunkt gjør at bare syv av disse gir oss data tilbake fra 2016. Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk for disse viser en nedgang på 2,9 prosent fra 2016 til 2017. De første seks månedene i 2018 viser en nedgang i syklingen på 10,2 prosent sammenlignet med samme periode i 2017. Det er imidlertid stor variasjon fra måned til måned. De fire første månedene i 2018 er det en til dels stor nedgang i syklingen, mens det fra mai til august har vært klart flere som har brukt sykkel i 2018 enn årene forut. Mesteparten av årsaken til de store variasjonene er krevende sykkelforhold på grunn av mye nedbør, enten som regn eller snø.

Fra 2016 til 2017 viser sykkel tallene at det er en vekst på gjennomsnitt fire prosent i sum månedsdøgntrafikk. De fire første månedene i 2018 er det derimot nesten en halvering av antallet syklende sammenlignet med samme perioden fjor. Fra mai har veksten vært betydelig sammenlignet med året før. Årsaken til de store variasjonene er til dels ekstreme variasjoner i værforhold med en snørik vinter og en tørr og varm sommer..

Det er imidlertid også nærliggende å anta at bominnkreving i noen grad har bidratt til veksten.

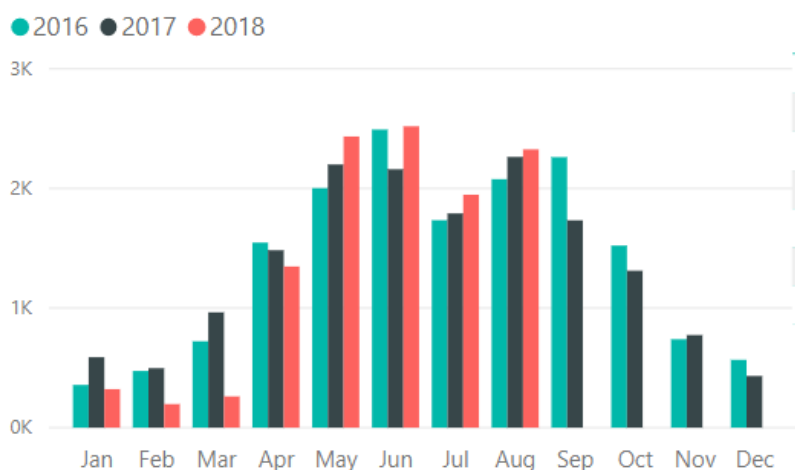
Det er også i samme periode arbeidet aktivt med kampanjer som «min bilfrie dag» og «på farta til skolen» i regi av «På sykkel i Telemark».



Bilde 5 Antall syklende øker i Grenland. Den varme sommeren fikk folk til å ta ut sykkel.



### Sum månedsdøgntrafikk



### Beregnet årstdøgntrafikk

Tellepunktnavn	2016	2017
Borgestad	192	191
Elstrømbua	288	272
Menstad	133	143
Moflata	93	88
Nenset	214	206
Smieøya	379	386
Stathelle	75	64

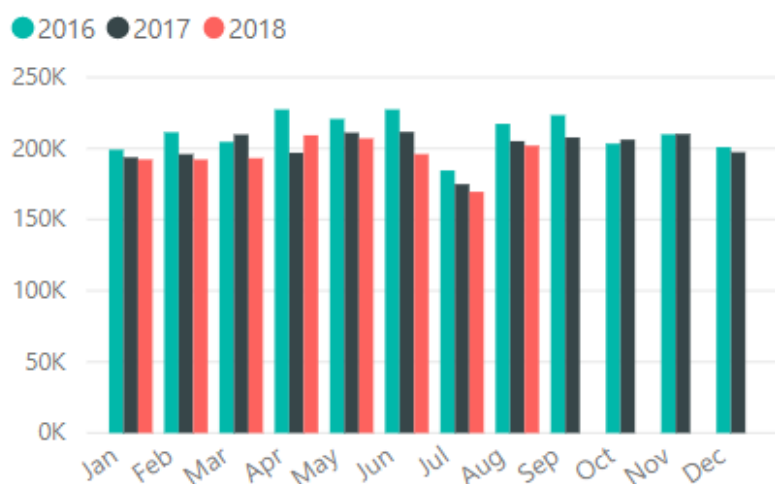
Figur 4: Viser utvikling i antall syklende fra 2016.

#### 4.2.3 Personbil

Utviklingen i personbiltrafikk var svakt voksende eller tilnærmet flat før oppstarten av bominnkreving 3. oktober 2016. Figuren nedenfor viser en merkbar nedgang i og etter oppstart. Byindeksen for 2017 viser en nedgang i personbiltrafikken i byområdet på fire prosent. For første halvår 2018 viser byindeksen en nedgang på 0,3 prosent sammenlignet med året før.

Erfaringen fra byer det er naturlig å sammenligne seg med viser at bommenes avvisningseffekt er størst i starten for så å stige litt og stabilisere seg på et noe lavere nivå enn før bominnkrevingen startet. Avvisningseffekten er imidlertid svært avhengig av nivå på takstene. Disse er relativt lave i Grenland sammenlignet med mange av de andre byene som har bypakker. I tillegg har over 80% tilgang på gratis parkeringsplass på jobb i Grenland. Dette er blant de høyeste i landet og bidrar til at langt flere kjører bil til jobb.

### Sum månedsdøgntrafikk



Periode	Endring fra i fjor
2018/Jan	-0,8 %
2018/Feb	-1,9 %
2018/Mar	-7,9 %
2018/Apr	6,3 %
2018/May	-1,9 %
2018/Jun	-7,4 %
2018/Jul	-3,1 %
2018/Aug	-1,5 %

Figur 5: Viser utvikling i antall personbiler på vegene fra 2016. Biltrafikken har vært fire prosent lavere i 2017 enn i 2016.



#### 4.2.4 Elbiler

Antall elbiler i bypakkekommunene har økt kraftig fra og med 2013. I 2017 var det atten ganger flere elbiler i disse kommunene sammenlignet med 2013. Andelen personbiler med kun el-drift utgjør 4,6 prosent av alle registrerte personbiler i de samme kommunene i 2017. Andelen elbiler som passerte antennepunktene var 5,2 prosent i 2017, og 6,6 prosent første halvår 2018. Andelen er svakt økende, men enn så lenge påvirker andelen elbiler (gratis passering) bominntektene i moderat grad.



Figur 6: Viser en markant utvikling i antall elbiler i bypakkekommunene i perioden 2013 til 2017. Kilde: Statistisk sentralbyrå

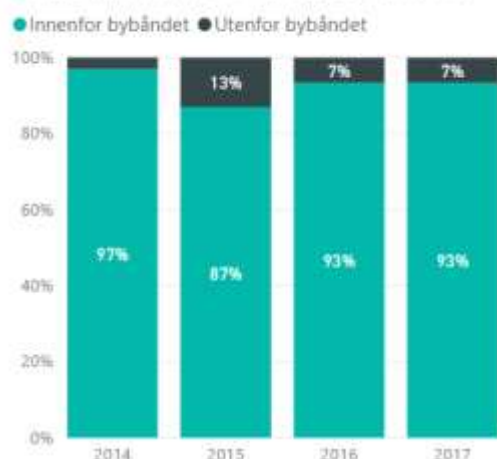
Tall fra Nobil viser at det i september 2018 er 111 offentlig tilgjengelige ladepunkt samlet i Skien og Porsgrunn. Dette gir 19 elbiler per ladepunkt. For landet under ett er det 13 elbiler per ladepunkt. Skien og Porsgrunn oppgraderer og fornyer ladepunkter i 2018 og 2019.

#### 4.2.5 Andelen nye boliger i bybåndet i 2017

Tabellen viser at 93 prosent av alle byggetillatelser til boliger i Porsgrunn i 2017 ble gitt innenfor bybåndet. I Skien er andelen 70 prosent. Målet er at minimum 80 prosent av nye boliger skal bygges innenfor bybåndet i hver kommune. Figuren viser at Skien i større grad enn Porsgrunn har tillatt boliger på utsiden av det definerte bybåndet. Dette er utbyggingsområder som er i tråd med gjeldende kommuneplan, og områder som er regulert til boligbebyggelse flere år tilbake.

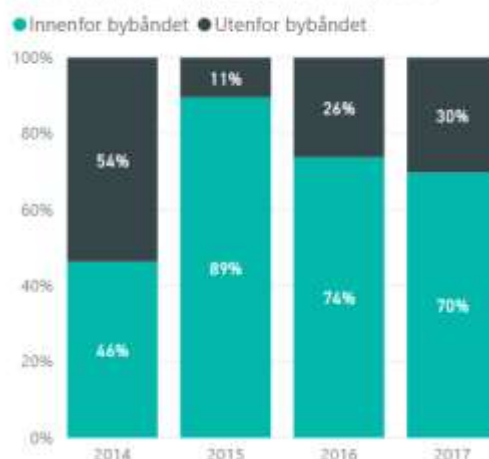
Antall byggetillatelser totalt er imidlertid ikke veldig mange i løpet av et år. Et stort enkelt byggeprosjekt kan da påvirke tallene betydelig. Det er nødvendig å se utviklingen over flere år for å kunne vurdere utvikling. De siste fire årene er andelen byggetillatelser innenfor bybåndet gitt i Porsgrunn 93 prosent, mens andelen i Skien er 73 prosent.

Porsgrunn kommune - Boligbygging i byområdet



År	Innenfor bybåndet	Utenfor bybåndet
2014	192	6
2015	67	10
2016	127	9
2017	85	6
<b>Total</b>	<b>471</b>	<b>31</b>

Skien kommune - Boligbygging i byområdet

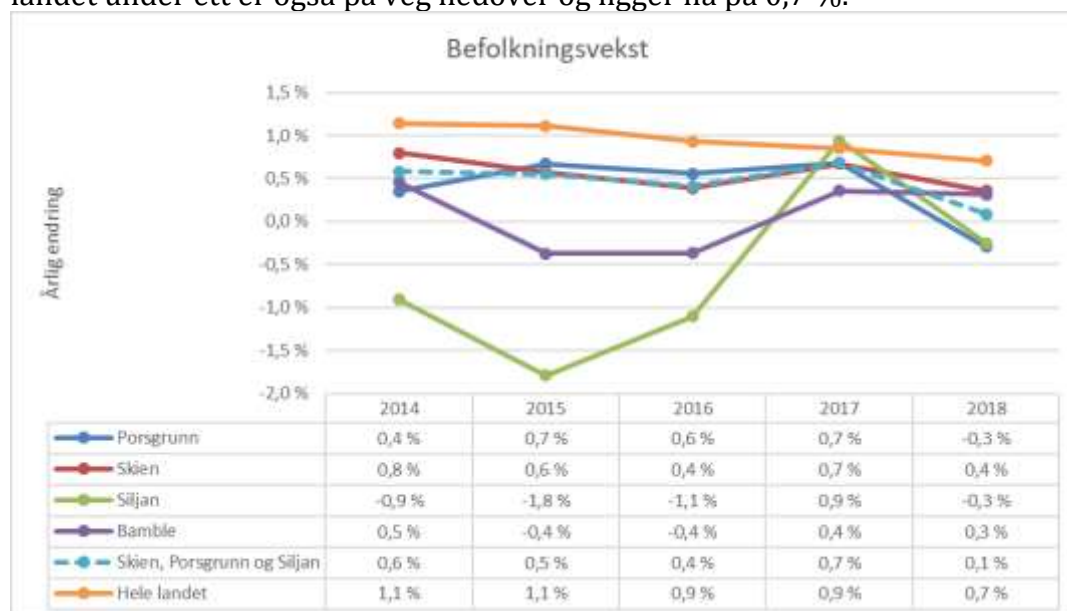


År	Innenfor bybåndet	Utenfor bybåndet
2014	63	73
2015	213	25
2016	177	63
2017	173	75
<b>Total</b>	<b>626</b>	<b>236</b>

Figur 7: Fordeling av nye byggetillatelser gitt i og utenfor bybåndet per kommune.

#### 4.2.6 Befolkningsvekst

Figuren nedenfor viser at befolkningsveksten i bypakkekommunene samlet har flatet ut siste år. Både Porsgrunn og Siljan kommuner har hatt tilbakegang i folkemengden på 0,3 prosent, mens det i Skien har vært en vekst på 0,4 prosent. Veksten i befolkningen landet under ett er også på veg nedover og ligger nå på 0,7 %.



Figur 8: Befolkningsveksten i perioden 2014 til 2018

### 4.3 utfordringer

#### **Økningen i antall bussreiser har avtatt merkbart.**

Busstilbudet i Grenland ble i 2014 forsterket med kraftig reduksjon i pris for månedskort og frekvensøkning på de viktigste rutene. Dette har sammen med andre tiltak medført en kraftig vekst. Denne veksten ser imidlertid ut til å flate ut i 2018. Økningen så langt i 2018 er på 2,4 prosent. Det er nødvendig å ta nye grep for å snu denne trenden. Tilbudet er allerede svært godt. Mye tyder på at tilgjengeligheten med bil må bli noe dårligere for at veksten skal fortsette. Flytting av offentlige arbeidsplasser til sentrum og avgiftsbelegging av ansattes parkeringsplasser kan være et første viktig grep.

#### **Veksten i antall innbyggere har stoppet opp**

Dette er en nasjonal trend som også påvirker Grenland. Mye tyder på at det blir en kamp om den nasjonale veksten i folketall i årene fremover. De største byene vil få størst vekst. Med nødvendige grep for å gjøre Grenland mer attraktivt er det imidlertid mulig for vår region å ta en større del av veksten enn størrelsen skulle tilsi. Dette vil kreve samordnet innsats både fra private og offentlige aktører. Samlokalisering av kunnskapsintensiv virksomhet i sentrum av byene vil være et viktig grep som også vil bidra til at regionen når 0-vekstmålet. Det står mer om dette i vedlegg 2: «Hva kjennetegner byer som vokser – Faglig innspill til hvordan Bystrategi Grenland skal nå definerte mål»

#### **Den teknologiske utviklingen går fort. Hvordan skal vi møte den?**

Teknologi innen samferdselsfeltet er i hurtig utvikling og vil påvirke oss i stor grad. Det er imidlertid ikke like lett å angi hvor fort endringene kommer. Ulike former for sensorteknologi vil påvirke måten trafikken styres på og bidra til bedre utnyttelse av vegkapasitet. Fremtidens reiser vil være mer sammensatte enn i dag og applikasjoner på mobiltelefonen vil binde disse mer sømløst sammen i en reise fra dør til dør (MAAS/ Mobility as a service) Førerløse kjøretøy er i hurtig utvikling og vil komme også i Grenland. Det er behov for en strategi som viser hvordan Grenland best mulig skal møte den teknologiske utviklingen.

#### **Kunnskapsintensive virksomheter bør i større grad samle seg i sentrum av byene**

Kunnskapsintensiv virksomhet både offentlig og privat er de som tydeligst vokser både nasjonalt og internasjonalt. Å samle disse i bysentrum, tettest mulig på de største kollektivknutepunktene gir synergieffekter, og er viktig for at Grenland skal få vekst i antall arbeidsplasser. I dag er disse virksomhetene, både offentlige og private, spredt over store deler av bybåndet. Grenland er i nasjonal målestokk en liten region. Derfor blir det enda viktigere å samle den kunnskapsintensive virksomheten vi har i bysentrum. På den måten blir de sammen mer kraftfulle og øker sin tiltrekningskraft.

#### **Flere bildempende tiltak er viktige for å nå bypakkas mål**

Byutredningen viser at bildempende tiltak er viktige for at Grenland skal nå forpliktelser i avtaler med staten. Dette er et krevende tema som må håndteres over tid. Felles og juridisk bindende parkeringsnormer vil være et viktig grep. Gratis parkeringsplass på arbeidsplassene er en viktig årsak til at befolkningen velger bil til jobb. Et viktig og godt første steg vil være at kommunal, fylkeskommunal og statlig virksomhet i vår region begrenser mulighetene for ansatte til å parkere gratis.

### **Drift og vedlikehold av de viktigste gang og sykkelrutene må bli bedre**

Årets vinter og sene vår viser hvor viktig god drift av viktige gang- og sykkelruter er. Den snørike vinteren reduserte antallet syklende kraftig. Det er nødvendig med større ressurser til forsterket vedlikehold av de viktigste rutene. Finansiering av en slik satsing vil være naturlig å se på i forbindelse med en eventuell byvekstavtale. Belønningsmidler vil i større grad enn i dag kunne brukes til dette formålet. I dag utføres drift av hovedsykkelnettet av den som eier vegen. Dette gir korte roder og mange overganger. Det skal gjennomføres et arbeid som vurderer om en mer forpliktende samordning på tvers av vegeier kan gi et bedre resultat enn dagens vegeierbaserte vedlikehold.

### **Det er behov også for enklere løsninger for å tilrettelegge for økt sykling**

I bypakkas handlingsprogram er en dobling av sykkelandelen innen 2025 vedtatt. I NTP er man langt mer ambisiøs og legger til grunn mål om 20% sykkelandel innen 2030. Skal vi nå disse målene må vi bli flinkere til også å realisere enklere og billigere løsninger for å gi sykkelen konkurransefortrinn. Er det for eksempel mulig å skille gående og syklende på en enklere måte i deler av hovedsykkelvegnettet? Da vil vi raskere nå sykkelmålene. Et annet aktuelt og relativt billig prosjekt er å gi sykkel høyere prioritet i lysregulerte kryss på hovedsykkelruter. En slik løsning bør også søkes for bussene.

### **Grenland har et langstrakt bybånd med lav arealtetthet**

Grenland har et langstrakt bybånd med relativt lav arealtetthet og stor spredning av boliger, arbeidsplasser og publikumsvirksomheter. Dette gjør regionen mer bilbasert, og det er mer utfordrende å øke andelen grønne reiser. En mer konsentrert arealutvikling er avgjørende for å nå bypakkas vedtatte mål.



Bilde 6: I "Bilfri dag" bedrifter kan de ansatte få vår- og høstklargjort sykkelen sin. Her har Marit Mørland fra Sykehuset Telemarks fått vårklargjort sykkelen.

## 5 Økonomi

### 5.1 Økonomiske rammer

Rammene for Bypakke Grenland er gitt i «Prop. 134 - S Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark» vedtatt av Stortinget 18.juni 2015. Den totale prisjusterte rammen er fastsatt til 2791 mill. kr (2018 kr).

#### Rammer for handlingsprogrammet 2019-2022

Årlige investeringer/tilskudd	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	SUM (mill.)
Rv 36 Skyggestein- Skjeldredstrand	15	32	220	327								594
Fv 32 Gimleveien - Augestadveien*	60	190	223	179	58							710
Regionale-/ kommunale prosjekter, div. planlegging	3	63	65	141	455	379	207	99	11	12	12	1447
Sum investeringer i tiltak	78	285	509	647	513	379	207	99	11	12	12	2751
Investering bomstasjoner	0,7	37,9	0	0,7					0,7			40,0
<b>SUM investering</b>	<b>79</b>	<b>323</b>	<b>509</b>	<b>647</b>	<b>513</b>	<b>379</b>	<b>207</b>	<b>99</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>2791</b>

#### Inntekter 2019-2025

Kilde	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Mill.kr.
Statlige bevilgninger (Rv 36)	15	32	220	327	0							594
Statlige bevilg./programområder			13									13,4
Fylkeskommunale bevilgninger	40	84	53	53	53	53	53	53	53	35		530
Kommunale bevilgninger	0,1	10,44	21,78	40	18	18	18	18	18	18		180
Sum offentlige bevilgninger	55	126	308	420	71	71	71	71	71	53		1318
Bompenger	0,0	203	191	257	118	118	117	117	117	117	118	1473
<b>Sum inntekter</b>	<b>55</b>	<b>330</b>	<b>499</b>	<b>677</b>	<b>189</b>	<b>189</b>	<b>188</b>	<b>188</b>	<b>188</b>	<b>170</b>	<b>118</b>	<b>2791</b>

#### Endringer i inntektsgrunnlaget fra 2017 til 2018

- Rammene fra stortingsproposisjonen ligger fast.
- Bominntektene er oppjustert med statens indeks for prisregulering fra 2017 til 2018 (2 %).
- Regionale bidrag er oppgitt i løpende kroneverdi og er ferdig prisjustert for hele perioden
- Rv.36 Geiteryggen – Skjeldredstrand statlig fullfinansiert og derfor oppjustert i henhold til prognoser i prosjektet. Prosjektet holder seg så langt innenfor bevilgede rammer.

#### Endringer i prosjektrammer fra 2017 til 2018

- Alle rammer vedtatt i 2015 der det ikke foreligger nye oppdaterte kostnadsanslag er oppjustert med statens indeks for årlig prisjustering. Fra 2017 til 2018 er denne indeksen 2 %.
- Noen prosjekter er kostnadsberegnet på nytt i 2018 og har fått nye tall som gjenspeiler dette
- Kostnadsanslag på prosjekter som skal iverksettes i 2019/påfølgende år er oppgitt i løpende kroneverdi. Statens indekser legges til grunn. 2014-15:1,8%, 2015-16:2,7%, 2017- 2,5%, 2018 – 2 %. Det innebærer at rammen i revidert handlingsprogram er prisjustert til det året prosjektet skal gjennomføres.

#### Kommunale og regionale bidrag

Vegeiers bidrag til de ulike prosjektene er beregnet i forhold til de årlige andelene som fylkeskommunen og kommunene bidrar med. Fylkeskommunens andel er 53 mill. kr årlig, mens kommunene til sammen bidrar med 18 mill. årlig. Ut i fra folketall gir det følgende fordeling (alle tall i løpende kroneverdi/ ferdig prisjustert):

Fordeling av kommunal andel	% av befolkning	Årlig andel (mill.kr)
Porsgrunn	38	6,8
Skien	58	10,4
Siljan	4	0,7
Sum total	100	18



Bypakke Grenland fase 1 skal også finansiere planarbeid og administrative ressurser for gjennomføring av bypakka og nødvendig midler til planlegging av bypakkas fase 2.

### Andre finansielle føringer

Følgende føringer er lagt til grunn:

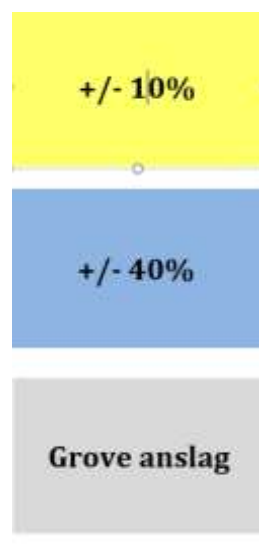
- De økonomiske forutsetningene tillater ikke forskuttering av kommunale og fylkeskommunale egenandeler, men ubrukte midler ett år kan overføres til årene etter.
- Statlig finansierte prosjekter (BP 1 Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand og BP 43 Nystrandvegen/GS-veg) fullfinansieres av staten og bevilgningene følger framdriften i prosjektene.
- St.prop 134 S legger ikke spesifikke føringer for hvor mye bompenger som kan benyttes årlig. I handlingsprogrammet er bompenger som rettesnor fordelt jevnt i hele fase 1. Slik vi tolker det ligger det likevel en fleksibilitet til å tilpasse rammen for bompengeuttak til handlingsprogrammets framdrift. Den totale øvre investeringsrammen for fase 1 er imidlertid absolutt (2,8 mrd.i 2018 kr.)

## 5.2 Vurdering av usikkerhet i prosjektenes kostnadsrammer

Det er beregnet kostnader for alle prosjekter i handlingsprogrammet, men for prosjekter som ikke er detaljplanlagt eller ligger langt fram i tid er anslagene svært usikre og prosjektenes omfang er ikke endelig avklart. Ny kunnskap og planlegging vil bidra til å redusere usikkerheten ved kostnadene, men erfaring viser at kvalifiserte kostnadsanslag som regel blir betydelig høyere. Den økonomiske rammen for Bypakke Grenland ligger fast, og kun deler av inntektene blir prisjustert. Det innebærer at kostnadsøkning i prosjekter som gjennomføres tidlig i fase 1 vil kunne skyve prosjekter som er planlagt gjennomført seint i fase 1 ut av porteføljen. Skal disse kunne realiseres, er vi avhengig av å inngå en byvekstavtale med staten.

### Prinsipper lagt til grunn for kostnadsanslag i handlingsprogrammet

Kostnadsanslag – 3 nivå



- Prosjekter som skal gjennomføres i påfølgende år skal ha en usikkerhet på **+/- 10%**. Hvis tiltaket krever det, vil det her som regel ligge en vedtatt reguleringsplan til grunn, noe som reduserer usikkerheten betraktelig.
- For prosjekter som er nært forestående men som ikke er ferdig regulert skal det foreligge et kvalifisert anslag med en usikkerhet på **+/- 40 %**.
- Prosjekter som ligger langt fram i tid har betydelig usikkerhet og er å anse som **grove anslag**. Her vil det kunne komme store endringer som følge av ny kunnskap og endring i prosjektets innhold.

### 5.3 Innkreving av bompenger

Innkrevingssystemet i Grenland består av 13 innkrevingspunkter med enveis innkreving i bybåndet i Porsgrunn og Skien. Systemet fungerer godt og er vel innarbeidet hos befolkningen.

Tabellen til høyre viser at det i 1. halvår 2018 er krevd inn 117,3 mill. kr. i passeringsinntekter.

Øvre ramme for hvor mye bompenger det kan tas inn i Bypakke Grenland er definert i St. prop. 134 S. Disse er:

- Bompenger til prosjektene: 1,47 mrd. (2018 kr.) (Egenandel stat, fylkeskommune og kommuner er på 1,32 mrd. Total investeringsramme 2,8 mrd.)
- Finansieringskostnader, inntil 220 mill. (2015 kr.)
- Innkrevings- og driftskostnader, inntil 370 mill. ved 10 års innkreving

Det er fremdeles noe usikkerhet knyttet til hvor lenge bommene må stå før inntektene når rammene definert i St.prop. 134S.

Faktorer som påvirker dette er bla.:

- Årlig låneopptak/ utvikling i rentekostnad
- Avvisningseffekt/ utvikling i biltrafikk.
- Effekten av bypakkas portefølje og nye bilrestriktive tiltak
- Endringer i trafikkmønster
- Effektivisering av innkrevingskostnader/ driftskostnader pr. passering.

Måned	Inntekter
Januar	19 330 000
Februar	17 530 000
Mars	18 990 000
<b>1. kvartal</b>	<b>55 850 000</b>
April	20 200 000
Mai	20 660 000
Juni	20 620 000
<b>2. Kvartal</b>	<b>61 490 000</b>
<b>1.halvår</b>	<b>117 340 000</b>

I tillegg vil en fortsatt sterk økning i antall elbiler kunne redusere inntektene forutsatt at disse passerer gratis også i årene som kommer. Avhengig av forutsetningene over vil innkrevningstiden i bypakkas fase 1 kunne variere fra 7-9 år.

#### Dagens rente er lav

Dagens rente er 1,54% mens det i St.prop. 134S er lagt til grunn en øvre rentesats på 6,5%. Det innebærer at finanskostnadene pr. i dag er lavere enn forutsatt i stortingsproposisjonen.

#### Trafikkandel elbil på 6,6 prosent

I 2017 var andelen elbiler av alle registrerte kjøretøy i de tre bypakkekommunene 4,6 prosent, og økende. Det er interessant å merke seg at andelen elbiler som passerte bommene i første halvår 2018 er 6,6 prosent. Dette indikerer som forventet at elbilførere i Grenland kjører mer enn førere av biler som er avgiftsbelagt. Utviklingen i antall utslippsfrie biler og Stortingets avgiftspolitik vil kunne påvirke inntektene.

#### 92 prosent har brikke

Brikkeandelen i Grenland er på 92 prosent og er i nasjonal målestokk svært høy. Dette bidrar til å effektivisere innkrevingen i Bypakke Grenland og reduserte administrative kostnader til innkreving av bompenger.

## Har systemet påvirket kjøremønsteret?

Kjøremønsteret i Grenland er i stadig endring. I stor grad skyldes dette større byggeprosjekter som utbedring av Lilleelvkrysset og vedlikehold på E18. Dette er en situasjon som vil vedvare. I tillegg ser vi så langt at bominnkrevingen generelt har redusert biltrafikken med 4,3% sammenlignet med 2015/2016 før innkrevingen startet.

## 5.4 Statlige tilskudd gjennom belønningsavtalen

Grenland signerte våren 2017 en ny belønningsavtale med staten for perioden 2017-2020 på totalt 250,2 mill. kr. Fra og med 2014 har Grenland mottatt totalt 490 mill. kr. fra staten gjennom belønningsordningen. Dette er en unik mulighet til å løfte grønn transport i vår region. Den nye avtalen sikrer midler til videreføring av «Bussløftet» (190 mill. kr), som har vært en stor suksess i Grenland. I tillegg innebærer avtalen 60,2 mill. til andre formål innenfor avtalens ramme. Staten har etablert en ny avtaleform kalt byvekstavtaler for de ni største byområdene. Denne typen avtale innebærer en forpliktende avtale mellom staten (Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet) med byområdene for at de skal bidra til å nasjonale mål for areal og samferdselspolitikken. 0-vekstmål for persontrafikk med bil er fundamentet i denne avtalen. Samtidig bidrar staten med betydelige statlig støtte til finansiering av kollektiv, gange og sykkelprosjekter. Byvekstavtalen vil i fremtiden omfatte både bypakkas fase 1 og belønningsavtalen med staten.

## 5.5 Byvekstavtale

Grenland forbereder for tiden en mulig byvekstavtale med staten. Målet er at denne skal være fremforhandlet i løpet av høsten 2018. En slik avtale rommer store muligheter for finansiering av fremtidens infrastruktur i Grenland. Prosjekter som ikke allerede er finansiert av Bypakke Grenland fase 1, er avhengig av en slik avtale for å kunne realiseres. Eventuelle statlige bidrag til infrastruktur i Grenland forutsetter mest sannsynlig at regionen forplikter seg i en slik avtale. Det samme gjelder en videreføring av dagens belønningsordning. Statens viktigste føring for alle som inngår byvekstavtale er at regionens skal bidra til det nasjonale 0-vekst målet. Det innebærer at personbiltrafikken i Grenland ikke kan øke i årene som kommer.



Bilde 7: Prinsessegata fikk i 2018 nytt fortau finansiert av statlige belønningsmidler

## 6 Grunnlag for prioritering

### 6.1 Prinsipper for porteføljestyringen

Bypakke Grenland porteføljestyres med årlig rullering av det fireårige handlingsprogrammet. Hvert fjerde år foretas en hovedrevisjon. Bypakkas handlingsprogram ble vedtatt i 2015. Årets revidering er en hovedrevisjon. Det innebærer:

- Vurdering av måloppnåelse de siste fire årene
- Status og synliggjøring av behov for andre tiltak
- Prioritering av prosjekter i den neste fireårsperioden basert på status og måloppnåelse

Årlig revisjon skal bidra til at samlet ressursinnsats og prioritering av tiltak gir best mulig måloppnåelse.

Den årlige beslutningsprosessen for Bypakke Grenland er:

1. Et årlig forslag til handlingsprogram for bypakka som blir lokalpolitisk behandlet i Telemark fylkeskommune og i Skien, Porsgrunn og Siljan kommuner.
2. Regjeringen presenterer rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til Bypakke Grenland i Prop. 1 S (statsbudsjettet) i oktober.
3. Telemark fylkeskommune og kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan fatter endelige vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler i forbindelse med behandling av budsjett før årsskiftet.

### Årets hovedrevisjon

Bypakkas ramme er definert i stortingsproposisjon 134 S. Korrigert for prisvekst er den øvre rammen for investeringer 2,8 mrd. Fordi noen prosjekter i porteføljen er blitt dyrere, er det andre som ikke lenger er fullfinansiert. Gjennomføring av disse prosjektene er avhengig av nye midler tilført gjennom en eventuell ny byvekstavtale med staten.

### Rammer for årets revidering

Årets revidering innebærer en hovedrevisjon. Følgende prinsipper er lagt til grunn for endring av handlingsprogrammet 2018:

- Nye prosjekter er vurdert i forbindelse med handlingsprogrammets hovedrevisjon i 2018. Fordi den totale kostnadsrammen for prosjektene i bypakka er noe større enn opprinnelig, er det ikke rom for mange nye prosjekter i porteføljen med mindre man ikke tar ut prosjekter.
- Nye prosjekter som er lagt inn er de som gjennom systematisk vurdering har vist seg å bidra i særlig stor grad til bypakkas måloppnåelse eller er politisk vedtatt.
- I handlingsprogrammet vedtatt i 2017 lå det inne en ufordelt pott til Porsgrunn sentrum med overordnet vegnett. Fordeling av disse midlene har vært gjenstand for politisk behandling i Porsgrunn våren 2018. Vedtakene herfra er innarbeidet i årets handlingsprogram.
- Justeringer i regionale prosjekter kan gjøres hvis alle partene er enige om det.
- Bypakkas mål og kriterier for prioritering av prosjekter skal legges til grunn uavhengig om prosjektet er regionalt eller kommunalt.
- Det opprinnelige prosentvise investeringsvolumet i bypakkekommunene bør være tilnærmet lik det den var i det første handlingsprogrammet vedtatt høsten 2015.

### **Prosess for avklaring av rammene for prosjekter**

Prosjektene som til nå er foreslått som en del av Bypakke Grenland fase 1 er vurdert ut fra tilgjengelig kunnskap og utredninger. I den videre prosessen må det gjøres ytterligere vurderinger og avklaring av rammene for prosjektene knyttet til geografisk avgrensning, sammenheng mellom prosjekter, mulige løsninger og alternative kostnader.

Handlingsprogrammet er mest detaljert og har avsatt bevilgning for prosjektene som skal gjennomføres de nærmeste årene. Årlige revisjoner av handlingsprogrammet oppdaterer med mer detaljert informasjon.

Avklaring av rammene for prosjektene vil prinsipielt skje på følgende måte:

1. Kommunestyret og fylkesting vedtar handlingsprogram.
2. Administrasjon utarbeider og vedtar mandat og prosjektplan for et prosjekt før oppstart i tråd med siste vedtatte handlingsprogram.
3. Dersom prosjektet ikke lenger er i tråd med rammene i vedtatt handlingsprogram legges saken frem for politisk styringsgruppe, kommunestyrene og fylkestinget.
4. Endringer innarbeides i den årlige revideringen av handlingsprogrammet.



Bilde 8: Viser mulig løsning i Aallsgate i Porsgrunn. Her er det bredde nok til å etablere tosidige sykkelfelt til relativt lave kostnader.



## 6.2 Vurdering av prosjektenes bidrag til måloppnåelse

Det enkelte prosjekts bidrag til måloppnåelse i bypakka er det viktigste kriteriet som skal legges til grunn for oppbygging av prosjektporteføljen. En slik vurdering av prosjektenes bidrag til måloppnåelse er gjennomført for alle prosjekter der bygging ikke er startet opp. Selv om underskuddet i porteføljen primært krever kutt, bør det også være rom for å vurdere nye prosjekter. Den første fireårsperioden har gitt oss ny kunnskap og forståelse av nye prosjekter som mer effektivt kan bidra til måloppnåelse. Nye, gode prosjekter er derfor vurdert i forhold til deres bidrag til hovedmålene for bypakka. Noen av disse er innarbeidet i forslag til ny portefølje. Enkelte av disse nye prosjektene vil også kunne finansieres som en del av en eventuell ny byvekstavgift mellom Grenland og staten.

### **Bypakkas mål legges til grunn**

Vurdering av prosjektene har tatt utgangspunkt i bypakkas vedtatte hovedmål. Alle prosjekters bidrag til måloppnåelse er vurdert. Se for øvrig kap. 3 Mål og strategier.

### **Hvordan dokumentere måloppnåelse?**

0-vekstmålet i personbiltrafikken er relativt greit å måle. Det er etablert 25 trafikktelemålepunkter på utvalgte steder i bybåndet som måler trafikkmengden døgntilsvarende. Med bakgrunn i disse tellingene utarbeides det en byindeks som viser hvordan personbiltrafikken endrer seg.

Langt vanskeligere er det å måle bypakkas bidrag til regionens attraktivitet. Det finnes imidlertid mye forskningsbasert kunnskap om hva som kjennetegner regioner som vokser og er attraktive. Konsulentfirmaet Samfunnsøkonomisk Analyse har på oppdrag fra Bypakke Grenland utarbeidet notatet «Hva kjennetegner regioner som vokser?» (vedlegg 2) Notatet vurderer særlig areal- og transport og byutviklingens bidrag til denne veksten. Konklusjonene herfra er lagt til grunn i vurderingen av prosjektene.



Bilde 9: I Moldhaugvegen er det plass til sykkelfelt i begge retninger.

## Kriterier for måloppnåelse

Tidligere vedtatte handlingsprogram har inneholdt nesten 20 ulike kriterier som skal legges til grunn for valg av prosjekter. For å gjøre metoden enklere å forstå er antall kriterier i forbindelse med hovedrevisjonen redusert til seks kriterier. Prosjektene er vurdert opp imot disse kriteriene. Følgende kriterier er lagt til grunn:

1. Kortere reisetid for prioriterte målgrupper (gående, syklende, kollektivreisende og næringstrafikk)
2. Berører stor andel av befolkning
3. Bidrag til helhet og sammenheng i transportsystemet
4. Bidrag til høyere opplevelsesverdi og opplevd trygghet
5. Bidrag til redusert personbiltrafikk
6. Bidrag til mer konsentrert arealutvikling

Hvert kriterium over blir vurdert mot hvordan de påvirker vilkår for bypakkas prioriterte målgrupper. Kriteriene 5 og 6 blir vurdert ut fra hvordan prosjektet i sin helhet påvirker kriteriet.

## Metodiske begrensninger

Metoden som er brukt har begrensninger som gjør at karaktergivningen ikke alene bør legges til grunn for prioritering av prosjekter. Oppsummert har metoden bl.a. følgende begrensninger:

- Vurderinger er basert på faglig skjønn i tillegg til objektive parametere
- Vurderingen er ingen helhetlig nytte-/kostnadsanalyse
- Prosjektets økonomiske ramme er en viktig vurderingsparameter som ikke inngår. Og må vurderes skjønnsmessig i tillegg.
- Tiltakenes effekt på folkehelsa er ikke medtatt, f.eks. bidra til økt fysisk aktivitet i befolkningen, bedre trafikksikkerhet eller bedre luftkvalitet.
- Metoden beskriver ikke effekter av prosjektet på utsiden av prosjektområdet. Nye vegprosjekter kan f.eks. bidra til å lede ny biltrafikk inn i et område som ikke er dimensjonert for det. Det vil gi en uønsket belastning for befolkningen i området og utløse ytterligere investeringsbehov.
- Kriteriene er ikke vektet innbyrdes. Alle kriterier er gitt samme verdi selv om dette i noen tilfeller ikke er riktig.



Bilde 10: Sentrumsnære gang- og sykkelbroer er blant prosjektene som i størst grad bidrar til å nå bypakkas mål. Her gis gående, syklende og kollektivreisende konkurransefortrinn. Broa over til Klosterøya står ferdig i 2021

## Vurdering av prosjektenes bidrag til bypakkas mål:

Rang	Nr.	Prosjekt	Vurdering av prosjektenes bidrag til måloppnåelse (3:svært positivt, -3: Svært negativt)							
			Kostnad	Gange	Sykkel	Kollektiv	Nærings- trafikk	Arealbruk	Redusert bilbruk	Samlet skår
1	11	Klosterøya - Jernbanebrygga, GS bro.	63	3,0	3,0	2,0	-	3,0	2,0	2,2
2	62	Knutepunkt Porsgrunn. Kommunedelplan. Stoppested og knutepunkt Skien sentrum, mulighetsstudie	25*	2,7	1,5	1,5	-	3,0	2,0	2,1
3	63		2*	2,3	1,8	2,3	-	1,5	1,5	1,9
3	19	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, GS-bru	96	2,8	2,5	1,0	-	2,0	1,0	1,9
4	10	Bryggevannt rundt, promenade	22	2,5	1,3	-	-	2,5	0,0	1,6
6	18	Storgata, miljøgate	11	1,5	2,0	0,5	0,5	2,0	1,0	1,3
7	22-25	Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva	52	2	1,75	-	-	1	0	1,2
7	Ny	Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafiksikkerhetstiltak	6	2,0	2,0	0,7	0,3	2,0	0,0	1,2
7	7	Torggata, kollektiv og sykkelgate	14	1,0	2,3	1,7	0,5	1,0	0,5	1,2
11	9	Kverndalen. Utbedring av gågate og hovedsykkelrute	5	1,8	1,3	-	-	1,5	0,0	1,1
11	39	Fv. 32 Bølevegen.Tosidig fortau/sykkelveg.	60	1,3	2,5	1,0	1,0	1,0	0,0	1,1
11		Rv.36 Moflata - Bjørntvedtvegen, kollektivfelt	-	1,0	1,3	2,8	1,0	0,0	0,5	1,1
11	14	Sverresgata-Hovenggata. Sykkel og kollektivprioritering	90	1,3	2,0	1,3	-0,3	1,0	1,0	1,1
15	32	Rv.36 Porsgrunnsveien (Østre Buktenveg - Østre Lensmannsdalen) Fortau	8	2,0	1,3	1,0	1,0	1,0	0,0	1,0
15	30	Rv. 36/Fv. 59 Tuftekryss, gang, sykkel, kollektiv	13	1,5	1,5	1,0	1,0	1,0	0,0	1,0
15	53	Porsgrunnsveien ved Bjørnstadkryss	17	2,3	1,3	1,0	1,0	1,0	-0,5	1,0
15	27	Gulsetringen (Strømaldsjordet - Vadrette) Gang og sykkel	9	1,8	2,0	1,0	1,0	0,0	0,0	1,0
15	51	Fv. 43 Fortau Gulsetveien	36	2,3	1,3	0,8	-	0,5	0,0	1,0
20	33	Rv.36 Porsgrunnsveien (Raset - Goberg) Fortau	2	0,0	0,8	1,0	1,0	1,0	0,0	0,9
20	42	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev, sykkelveg m.fortau	68	1,3	2,5	0,5	1,0	0,0	0,0	0,9
22	40	Fv. 32 Hammerkryss-Hovenga	92	0,8	1,3	1,7	1,5	0,0	-0,5	0,8
22	34	Rv 36 Raset, opprydding i avkjøring	15	0,8	-	0,8	1,3	1,5	-0,5	0,8
22	8	Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate) Fortau	10	1,3	1,0	1,0	-	0,5	0,0	0,8
27	66	Fv. 32 Vallemyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss	25	0,3	0,5	1,3	0,8	1,0	0,0	0,6
28	3	Skien jernbanestasjon Nylende	13	1,0	0,3	1,0	1,0	0,0	0,0	0,5
28		Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" uten undergang med kollektivfelt		0,5	1,0	1,3	0,8	0,0	-0,5	0,5
30	65	Fv.32 Prestemoen - Movegen (Moheim) lysregulering av kryss	8	1,0	0,8	1,3	-0,3	-1,0	0,0	0,4
31	37	Fv. 32 Borgestad sentrum, fjerning av avkjørsler	8	0,5	-	0,5	0,5	0,0	0,0	0,3
31	28	Århus bro med påkobling til eksisterende vegnett		1,5	1,5	1,0	1,0	-1,0	-2,0	0,3
31	17	Fv. 32 gangveg Lilleelva	15	0,8	-	-	-	0,0	0,0	0,3
34	38	Fv 32 Menstadbrua Øst, filterfelt	4	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
35	29	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" med undergang og kollektivfelt og dummyrundkjøring	210	-1,5	-1,3	1,8	1,0	0,0	-2,0	-0,3

Tabell 1: Tabellen over viser en kvalitativ vurdering av ikke påbegynte prosjekter og deres bidrag til måloppnåelse i bypakka.

\*Kun planleggingsmidler

### Øvrige kriterier for prioritering av prosjekter

I tillegg til prosjektenes bidrag til måloppnåelse vil følgende påvirke prosjektenes prioritet:

1. Fordelingen av investeringer mellom kommunene skal være omtrent den samme som ved oppstart av bypakkas fase 1 i oktober 2015.

2. Trafikkavvikling og fremkommelighet i byggefasen skal hensyntas.

Det skal gjennomføres mange prosjekter innenfor et begrenset område de neste syv årene. Det kan føre til store fremkommelighetsutfordringer. Rekkefølgen i gjennomføring av prosjekter gjøres slik at disse ikke blir urimelig store. Det vil bli lagt spesiell vekt på fremkommelighet, forutsigbarhet og trafikksikkerhet for alle trafikanter i byggeperiodene.

3. Prosjekter som bidrar til bedre sammenheng/synergi i porteføljen kan gis prioritet fordi de bidrar til økt måloppnåelse.



Bilde 11 Beboerne på Klyve har ventet lenge på fortau langs Klyvevegen. I 2018 stod dette ferdig.

## 7 Prosjektportefølje 2019-2022 finansiert av bypakkemidler

Nr.	Prosjekt	Usikkerhet	Sum totalt	Regnskap 2015-2017	2018 Prog. T2	2019	2020	2021	2022	2023-2025
1	Rv. 36 Skjeggstein-Skjelbredstrand, ny veg		594	267,4	327					
2	Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen "Lilleelvprosjektet" ny veg		710	473,0	178,8	57,9				
<b>Sum store veiprosjekter</b>										
3	Fv.44 Skien jernbanestasjon Nylende, opprusting av knutepunkt		10,4	0,0	3,4	7,0				
4	Fv. 44 Mælagata-Aalsgate-Gjerpensgate, gang- og sykkelveg, omlegging av Fv.44		75,5	14,4	20,0	41,1				
5	Landmannstorget, kollektivknutepunkt og park		83,7	4,3	3,5	70,0	5,9			
7	Torggata, kollektiv og sykkelgate		14	0,0	0,5	13,5				
8	Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate) Tosidig fortau og kryssutbedring		10	0,0						10,0
9	Kverndalen. Utbedring av gågate og hovedsykkelerute gjennom byen		5,4	0,4	1,0	4,0				
10	Bryggevanntet rundt. Promenade		21,5	0,5	0,5	6,0			14,5	
11	Klosterøya - Jernbanebrygga, GS bro. (8,7 mill. i belønningsmidler i tillegg)		55	0,0	0,0	5,0	50,0			
12	Fv.32 Rundkjøring Rådhusplassen - Møllebrua (Trafikkmodelltesting i Skien)		1,1	0,0	1,1					
	Ufordelt reserve til tiltak i Porsgrunn sentrum og overordnet vegnett.		1,8	0,0						1,8
55	Fv. 356Linaaesgate-Raschebakken Grønn lenke. Kollektiv, sykkel og byromstiltak		153	1,1	8,2	80,0	63,7			
56	Rv. 36. Tiltak overordnet riksvegnett Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet		45	0,0	17,0	3,0	25,0			
57	Fv. Tiltak overordnet fylkesveg i Porsgrunn. Forbedret fremkommelighet		2	0,0	2,0					
14	Sverresgata-Hovenggata. Sykkel og kollektivprioritering		85	2,41	0,4	7,1	50,0	25,1		
16	Rv 36 Bjørnstad - Frednesbrua - kobling til fv 32 - mulighetsstudie	Avsluttet	1,9	1,9						
41	Fv. 356/Fv. 32 Jernbanegata-Vallemyrvegen. Mulighetsstudie	Avsluttet	1,6	1,6						
17	Fv. 32 gangveg Lilleelva		7,6	1,0	1	5,6				
18	Storgata, miljøgate.		10,7	0,0	3,5	7,2				
19	Vestsida - Porsgrunn sentrum nord, GS bro		96	0,7	3,2	16,1	48,0	28,0		
20	Bussholdeplasser, opprusting		15,8	11,0	4,8					
21	Trafikksikkerhetstiltak i ulykkesutsatte kryssingspunkt for myke trafikanter		23,8	2,0	7,0	9,0	5,8			
22-25	Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva, ufordelt.		8,6	0,0						8,6
22	Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva i Porsgrunn kommune		20	0,8	2,0	6,0	11,2			
23	Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva i Skien kommune		24,6	0,7	1,9	11,0	11,0			
27	Gulsetringen (Strømdal - Vadrette) Fullverdig tilbud til gående og syklende		8,6	0,0	0,2	0,3	0,5	7,6		
28	Århus bru		5,9	0,2	0,2	3,0	2,5			
29	Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 "Moflataprojektet" Telemarksvegen-Ulefossvegen-		210	2,2	4,5	10	50	100	43	
30	Fv. 59 Tuftekrysset. Gange, sykkel og kollektivtiltak		10	0,4			3,0	6,6		
34	Rv 36 Raset. Kryssutbedring.		15	0,0	0,3	14,7				
35	Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyvegen) Gang- og sykkelvei	Utført	12,6	12,2	0,4					
36	Fv 49 Klyvevegen (Kongerødvn. - Hulkavn.) Fortau	Utført	3,0	0,0	3,0					
37	Fv. 32 Helhetlig plan Hovengasenteret til Menstadbroa		1,5	0,6		0,93				
39	Fv. 32 Bølevegen.Tosidig fortau/sykkelveg.Skille næringstrafikk-myke trafikanter		60	0,0	0,4	2,0	1,6	30	26	
40	Fv. 32 Hammerkrysset-Hovenga.Sykkelveg med fortau, gang- og sykkelundergang		17	4,2	2,5	10,3				
42	Rv. 36 Klevstrand - Skrapeklev. Sykkelveg med fortau		58	4,4	6,5	47,1				
43	Fv.30 Nystrandvegen. Gang-og sykkelveg	Utført	13,2	7,7	5,5					
44	Rv. 354 Setrevegen-Breviksbrua. Gang- og sykkelveg	Utført	12,5	12,5						
45	Fv. 32 Holtesletta-Heivannet. Gang og sykkelveg	Utført	21	20,8	0,01					
46	Snurråsen. Holdeplass og snuplass for buss	Utført	0,5	0,5						
47	Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum	Utført	3,1	3,10	0,03					
60	Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak	Ny	3,0	0,0			3,0			
61	Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak	Ny	6,2	0,0		4,5	1,7			
50	Fv. 32 Hovenga rundkjøring		20	10,1	9,9					
51	Fv. 43 Fortau Gulsetvegen		36	0,0	9,6	21,3	5,0			
53	Rv.36 Porsgrunnsveien ved Bjørnstadkrysset. Sanering av utkjørsler og fortau		2,8	0,0		2,8				
62	Knutepunkt Porsgrunn. Kommunedelplan. Definere fremtidig togtrasee.	Ny	25	0,0		17	8			
63	Stoppstedet tog Skien sentrum, mulighetsstudie	Ny	2	0,0		1	1			
64	Ufordelt reserve/ midler til uforutsette kostnadsøkninger	Ny	11	0,0		5	6			
66	Fv. 32 Vallemyrvegen - Ullinvegen (Enger), nytt kryss	Ny	25	0,0		15	10			
48	Etablering og drift av antennepunkter	Utført	40	38,6	0,7					0,7
49	Finansiering av prosjektkontor		55	9,6	6,00	6,5	6,5	6,5	6,5	13,6
59	Fase 1 Planleggingsmidler		8,2	0,0	0,4	1,8	1,0	1,0	4,0	
54	Fase 2 planleggingsmidler/ midler utredninger byvekstavtale		15,7	0,0	2,00	4,00	3,00	2,00	4,70	
	Sum invest.prosj. eks. store vegprosjekter		1487	170	142	455	379	207	99	35
	Sum store vegprosjekter		1304	740	506	58	0	0	0	0
	Sum invest.prosj. inkl. store vegprosjekter		2791	910	647	513	379	207	99	35

Tabell 2: Viser hele bypakkas portefølje. Mørk grønn: gjennomføring, lys grønn: planlegging. Gul: +/- 10% usikkerhet, blå: +/-40% usikkerhet, grå: svært stor usikkerhet



## 8 Prosjektportefølje 2017-2020 finansiert av belønningsmidler

Belønningsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Grenland 2017-2020 er totalt på 250,2 mill. kroner fordelt med 70,2 mill. i 2017 og 60 mill. årlig i påfølgende år. I politisk sak om tilslutning til ny belønningsavtale våren 2017 vedtok politiske organer å øremerke 190 mill. til videreføring av bussløftet slik det er i dag. De resterende 60,2 mill. ble fordelt i politisk sak høsten 2017. Vedtakene kan oppsummeres i følgende fordeling:

Av den totale potten på 34,2 mill.kr. bevilget til gang- og sykkelinvesteringer er 10 mill. kr. ikke fordelt. I tillegg er det satt av 3,5 mill. kr i ufordelt buffer. Følgende justeringer foreslås:

- 10 mill. kr i belønningsmidler 2017-2020 som høsten 2017 ble bevilget til gang og sykkelformål brukes til enkle fysiske tiltak i sentrumsområder og på hovednett for myke trafikanter (belønningsavtalen 2017-20).
- Belønningsmidler (1,5 mill. kr) bevilget til kampanjer og kommunikasjon i politisk sak høsten 2017 omprioriteres til enklere fysiske tiltak for å styrke tilbudet til gående og syklende.
- Merkostnad for etablering av fortau langs Håvundvegen fra Frognerlia til Sneltvedtvegen på 3,2 mill.kr. dekkes av belønningsmidler tildelt ufordelt buffer i politisk sak høsten 2017. Resterende buffer på 0,3 mill. kr. omprioriteres til samme formål som i punkt 3. Total sum til enkle fysiske tiltak for å styrke tilbudet til gående og syklende blir da 11,8 mill. kr.

Nr.	Aktivitet/ formål	2017	2018	2019	2020	Totalt
1	Bussløftet (hyppigere avganger og reduserte billett priser) Videreføring av forsterket tilbud etablert i 2014)	46	46	49	49	190
2	Kampanjer og kommunikasjon. Synliggjøring av resultater for innbyggere og næringsliv. Systematisk arbeid for å øke andelen grønne reiser i Grenland	-	-	5,0	5,0	10,0
3	Forsterket vedlikehold viktige gang- og sykkelruter og strakstiltak. Inklusiv asfaltering av GS veger.	-	3,0	3,0	3,0	9,0
4	Samordnet arealbruk, restriktive tiltak og utredninger	-	-	1,0	1,0	2,0
5	Investeringer til enklere gang- sykkeltiltak i sentrumsområder og på hovednett for myke trafikanter	24,2	7,8	2,0	2,0	36,0
6	Fortau Håvundvegen	-	3,2	-	-	3,2
Sum pr. år eks. bussløftet		24,2	14,0	11,0	11,0	60,2
Sum tot. inklusiv bussløftet		70,2	60,0	60,0	60,0	250,2

Tabell 3: Viser fordeling av belønningsmidler 2017–2020.

## 9 Beskrivelse av prosjektene i bypakka

Prosjektomtalen nedenfor er basert på tilgjengelig kunnskap i dag. Undervegs i planprosessene vil prosjektene som ikke er ferdig planlagt i dag detaljeres med hensyn til geografisk avgrensning, alternative løsninger og kostnader.

### 9.1 Prosjekter i Skien kommune

#### 1. Rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand

For næringstrafikk, spesielt tunge kjøretøy, vil prosjektet gi en betydelig forbedring av fremkommeligheten og redusere kjøretiden. Også personbiltrafikken vil oppleve betydelige forbedringer. Den nye vegstrekningen gir dessuten bedre trafikksikkerhet for strekningen og forbedrer miljøet i nærområdene langs dagens veg, samtidig som trafikken langs Klovholtvegen forventes å bli betydelig redusert. Ny veg åpnes for trafikk i løpet av høsten 2018. Prosjektet er ferdigstilt sommeren 2019.

#### 3. Skien jernbanestasjon Nylende

Prosjektet innebærer nye løsninger for bussholdeplass, bedre forhold for gående og syklende på stasjonsområdet og langs Rektor Ørnsgate ned til krysset ved Ivar Aasens gate, samt en opprydding av dagens spredte parkeringsløsning. Tiltakene krever ikke reguleringsplan. Det foreslås også løsninger for framtidig utvidelse av parkeringskapasiteten ved stasjonen. En opprydding i området vil også bedre fremkommeligheten for næringstrafikken.

Tiltakene som er anbefalt går ut over økonomisk ramme avsatt i bypakkas handlingsprogram. Det har så langt ikke vært mulig å få økonomiske bidrag fra BaneNOR. Midlene som er satt av i bypakkas handlingsprogram er tilstrekkelig til gjennomføring av tiltak på den nye Fv. 44, slik at standarden blir helhetlig og god langs hele strekningen fra Mælagata til Rektor Ørnsgate. Tiltakene inne på stasjonsområdet må vente til nye midler foreligger.

Strekningen skal omklassifiseres til fylkesveg etter at prosjekt Fv. 44 Mælagata-Amtmand Aalls gate-Gjerpensgate er ferdigstilt. Derfor har SVV tatt over ansvaret for videreføring av prosjektet med prosjektering og gjennomføring. Gjennomføring kan starte i 2019.

#### 4. Fv. 44 Mælagata- Amtmand Aalls gate - Gjerpensgate

Prosjektet skal gi myke trafikanter et attraktivt og trafikksikkert tilbud samtidig som hensynet til næringstrafikkens fremkommelighet ivaretas. Prosjektet skal bidra til å øke andelen gående og syklende i Skien kommune. Det skapes en trafikksikker forbindelse for gående og syklende mellom Skien stasjon og Venstøp/Hoppestadområdet.

Fremføring av GS-vegen til Petersborgvegen knytter den nye strekningen til boligområdene på Venstøp og gir også en forbindelse til Luksefjellvegen. Dermed får prosjektet effekt langt ut over beboerne langs selve strekningen som skal bygges. I utvikling av prosjektet ble også en god og trafikksikker løsning for næringstrafikken i Amtmand Aalls gate et viktig element. Derfor legges en del av fylkesveg 44 fra Mælagata om til Amtmand Aalls gate. Prosjektet for Skien jernbanestasjon Nylende grenser inn

mot dette prosjektet og viderefører en attraktiv og trafiksikker løsning forbi stasjonsområdet.

Prosjektet har startet gjennomføring i mai 2018 med planlagt ferdigstilling i 2019.

#### 5. Landmannstorget kollektivknutepunkt og park

Prosjektet innebærer etablering av nytt kollektivknutepunkt med holdeplasser for buss i Kongensgate og Hesselbergs gate, samt park på Landmannstorget skal gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt, ferdes og oppholde seg i byen. Samtidig skal det bidra til at sentrum blir mer attraktivt som etableringssted for boliger og næringslivet.

Det nye kollektivknutepunktet skal bidra til:

- at antall busspassasjerer øker til og fra Landmannstorget
- økt tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende
- å få et universelt utformet og trafiksikkert kollektivknutepunkt
- at flere virksomheter vil etablere seg i nærheten av Landmannstorget på grunn av nærheten til kollektivknutepunktet og den nye byparken
- at Landmannstorget blir et attraktivt, grønt og pulserende byrom i sentrumskjernen

Løsning for sykkel ses i sammenheng med prosjektene for Kverndalen, Torggata og Fv. 32 rundkjøring Rådhusplassen - Møllebrua.

Detaljprosjektering av kollektivterminal og park pågår i 2018. Bygging samordnes med etablering av nytt vann- og avløpsnett i gatene rundt torget. Gravearbeider for vann og avløp startet i august 2018. Hele kollektivknutepunktet med park vil stå ferdig i 2020.



Bilde 12: Arbeidet med ombygging av Landmannstorget er i gang. Illustrasjonen viser valgt løsning.

#### 7. Torggata

Opprusting av Torggata med bymiljøtiltak og fremkommelighetstiltak for gående, syklende og buss. Tiltaket vil også gi et kvalitetsmessig løft til et viktig gaterom i

sentrum. Torggata er del av hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum, og definert som lokal rute i plan for myke trafikanter.

Tiltaket må ses i sammenheng med sykkelløsning for Landmannstorget og utforming av øvrig hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum via Kverndalen. Det må avklares om det er behov for samordning med vann- og avløpsutbygging. Planlegging av prosjektet starter i 2018.

#### 8. Fv.44 Mælagata (Slemdalsgate - Schweigaardsgate)

Tiltaket innebærer utvidelse av fortau på vestsiden av Mælagata og bygging av nytt fortau på østsiden (ca. 290 m), utbedring av et uoversiktlig kryss samt etablering av opphøyd fotgjengerkryssing med forsterket belysning. Sammen med omlegging av Fv.44 og stenging av Mælagata for gjennomfartstrafikk vil tiltakene bidra til økt trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. Mælagata er definert som arm av hovedrute for sykkel og lokal rute i plan for myke trafikanter.

Tiltaket krever reguleringsplan.

#### 9. Kverndalen

Opprusting av gågate med tilrettelegging for gående og syklende, universell utforming og bymiljøtiltak. Strekningen er del av hovedrute for sykkel gjennom Skien sentrum, og er definert som lokal rute i plan for myke trafikanter.

Prosjektet skal ruste opp gang- og sykkelforbindelsen gjennom Kverndalen og utføre bymiljøtiltak. Samtidig skal det lages en helhetlig plan for by- og gaterom og en mindre plan for bymiljøtiltak for å koordinere små og store utbygginger og initiativ i et felles løft av Kverndalen. Det er spesielt viktig å koordinere prosjektet med utbygging på Lie og prosjekt utbygging av nytt sykehjem som skal stå ferdig i 2022.

Gjennomføring av bypakketiltakene må samordnes med utbyggingsprosjektene.

#### 10. Bryggevannet rundt

Det skal etableres en sammenhengende gang- og sykkelforbindelse rundt Bryggevannet som skal gi økt fremkommelighet for gående og syklende og bidra til et mer attraktivt og levende byområde. Det vil binde de nye sentrumsområdene bedre sammen med de eldre delene av sentrum. Tilgjengelighet øker sjansene for etablering og investering.

Prosjektet består av mange delprosjekter: bru over Damfossen, forbindelse over Smieøya, forbindelse forbi Mølla, forbindelse over fisketrappa, forbedringer ved Bryggeparken, promenade gjennom Skien Brygge, gangforbindelse og park i Klosterhavna, promenade Klosterøya øst.

Det er jobbet med å se på delstrekningene i en helhet som grunnlag for videre prosjektering og fordeling av kostnadene. Våren 2018 ble det politisk vedtatt at Damfoss bru fra Klosterøya til Smieøya skal prioriteres først av alle delstrekningene. Prosjektering gjennomføres i 2019 og brua kan stå ferdig i 2020. Ny fisketrapp innerst i Bryggevannet stod ferdig våren 2018. Det har foreløpig ikke lyktes å få til en enighet med Norgesmøllene om en forbindelse forbi Mølla på Bryggevannet-siden. Det må derfor ses på en alternativ trasé langs fylkesvegen i en mulighetsstudie.

### 11. Klosterøya – Jernbanebrygga

Ny gang- og sykkelbru mellom Klosterøya og Jernbanebrygga skal bidra til en betydelig økning av antall miljøvennlige reiser, sentrumsutvikling og økt tilgjengelighet rundt Bryggevannet. Etablering av gang- og sykkelbru er en viktig delstrekning av den sammenhengende gang- og sykkelvegen Bryggevannet rundt. Brua forbinder og korter ned reiseavstand mellom områdene øst for elva og områdene ved sykehuset og Herkules hvor veldig mange har sin arbeidsplass. Den vil også gi en rask forbindelse for gående og syklende som skal til og fra ny videregående skole på Klosterøya. Forprosjekt for brua ble vedtatt vår 2018. Detaljprosjektering foregår i 2018 og 2019. Brua vil stå ferdig i 2021.

Forhandlinger om finansiering må gå parallelt og avtaler med andre bidragsytere må være ferdig senest ved byggestart. Utbyggere på Klosterøya og Skien Brygge har lovet å bidra med en sum hver til brua. Ekstra belønningsmidler for 2016 på kr 8,7 mill. er bevilget til brua.

### 12. Fv.32 Rundkjøring Rådhusplassen – Møllebrua (Trafikkmodelltesting i Skien sentrum)

Mange prosjekter er under planlegging og på gang i Skien sentrum og det er behov for å se på trafikale konsekvenser av tiltakene hver for seg og samlet. Dette er prosjekter som skal gjennomføres på kort sikt, forankret i Handlingsprogram for Bypakke Grenland og Skien 2020. Utbyggingsprosjekter i privat regi påvirker også trafikkbildet. I byutredningen for Grenland er noen prosjekter på lengre sikt omtalt og disse bør også tas med i vurderingene.

Det er samtidig behov for å belyse attraktivt bymiljø og vurdere om trafikkavviklingen for alle trafikanter fra rundkjøringa til og med Møllebrua kan få en annen og mer bymessig utforming. Prosjektet skal belyse muligheter for å knytte det opprinnelige bysentrum med de nye utviklingsområdene langs elva og gi grunnlag for å ta beslutning om videre utvikling av området.

Kommunedelplanen for Skien sentrum, vedtatt i 2010, har bla. som mål å skape et aktivt og levende sentrum og fortette med høy kvalitet. Planen gir gode føringer for bebyggelse og viser gatebruk i et eget temakart, men planen inneholder ikke et nytt konsept for avvikling av biltrafikken. Trafikkberegninger med grunnlag i kommende prosjekter og resultatene med anbefalinger vil danne grunnlag for forskjellige planleggingsprosesser fremover.

## 9.2 Prosjekter i Porsgrunn kommune

### 55. Fv. 356 Linaaesgate-Raschebakken. Grønn lenke

Det gjennomføres gang-, sykkel-, kollektiv- og bymiljøtiltak på strekningen Vabakken – Raschebakken - Jønholtkrysset inkludert PP-krysset og Franklintorget omtalt som «grønn lenke». Det er satt av 153 mill.kr. til arbeidet i revidert handlingsprogram.

I 2017 ble det gjennomført et forprosjekt ledet av Porsgrunn kommune for å avklare utformingen av grønn lenke. Statens Vegvesen er nå i gang med prosjektering og gjennomføring vil starte i 2019. Prosjektet skal sikre en sentral ferdselsakse i byen god fremkommelighet for kollektiv- og sykkeltrafikk samtidig som det utvikles byrom med aktivitets- og oppholdskvaliteter som bidrar til å styrke attraktiviteten til sentrum. For delprosjektet Raschebakken-Skippergata gjennomføres det reguleringsplan i 2018 for å sikre tilgang til nødvendige arealer.



#### 56. Rv. 36. Tiltak overordnet vegnett på riksveg i Porsgrunn

Består av to delprosjekter som er under utførelse høsten 2019. De to viktigste kryssene på Rv. 36 oppgraderes for å kunne ta imot økt trafikkmengde når Fv. 356 Porsgrunnsbrua, Storgata og Sverresgate skal avlastes for gjennomgangstrafikk.

Kapasitetsutbedring og trafikkstyring i rundkjøringen nord for Vabakkentunnelen - Linaaesgate vil bidra til å avlaste Porsgrunn sentrum for trafikk nordfra, samtidig som bussene unngår forsinkelse. Her etableres filterfelt fra nord som styrer trafikken inn mot Vabakkentunnelen og bidrar til redusert forsinkelse på riksvegen i begge retninger.

Rundkjøringen ved Kulltangen får økt kapasiteten ved å utvide sirkulasjonsarealet og etablere to kjørefelt inn fra tre av armene.

#### 57. Fv. Tiltak overordnet vegnett på fylkesveg i Porsgrunn

Prosjektet består av kapasitetsutbedringer på Fv.32. Signalplanen i kryss Jernbanegata - Fv. 32 Vallermyrvegen endres når prosjektet Fv. 32 Gimlevegen - Augestadvegen er åpnet for trafikk. Fv. 32 Vallermyrvegen/Kjølnes ring ble ferdigstilt i 2018.

Tiltaket foreslått i Jønholtkrysset sør ville gitt uønskede trafikale konsekvenser for Sverresgate og er derfor tatt ut av prosjektporteføljen. Det er satt av 2 mill. kr til tiltakene i revidert handlingsprogram. Det henvises til politiske vedtak i saken utført våren 2017.



Bilde 13: Det gjøres kapasitetsforbedringer flere steder i det overordnede vegnettet. Dette fordi trafikken over Porsgrunnsbrua skal halveres. Ved Kjølnes ring er det bygget høyre-svingefelt for trafikk til universitetet.

### 13. Fv. 356 (Linaaesgate)-PP-krysset

Prosjektet utgår i 2018 og erstattes av nr. 55. Fv. 356 Linaaesgate-Raschebakken. Grønn lenke.

### 14. Sverresgate-Hovenggata

Tiltaket har stor betydning for opplevelsen av Porsgrunn sentrum i et bymiljøperspektiv og mål om økt fremkommelighet for kollektivtrafikk og syklende. Omforming av strekningen til bygate er sett i sammenheng med ny fylkesveg 32 Gimlevegen-Augestadvegen og behovet for bedre fremkommelighet for buss gjennom Porsgrunn sentrum. Det er utarbeidet et gateprofil med gode bymiljøkvaliteter, sykkelfelt, bussvennlig løsninger, trygge fotgjengerkryssinger og innsnevring av kryss. Hele gateløpet vil få fartsgrense 30 km/t som resten av sentrumssonen i Porsgrunn.

Den økonomiske rammen er anslått til kr 90 mill. Gjennomføringen av Kirkehaugen-Sverresgate - Hovenggata kan starte først etter oppgraderingen av Porsgrunnstunnelen, med bygging i 2020 og 2021.

Som en del av prosjektet er nytt signalanlegg på Fv. 32 i krysset Hovenggata x Slottsbrugate skiftet ut innværende år.



Bilde 14: I Sverres gate er det planlagt sykkelfelt i begge retninger og bussen skal gis prioritet.

### 15. Fv. 356 Raschebakken-Brugata

Fremkommelighetstiltak for buss. Delstrekningen fra Skippergata til Jønholtkrysset skal gjennomføres i sammenheng med grønn lenke og samtidig med oppgradering av Porsgrunnstunnelen i 2019. Det er regulert ny linjeføring og nytt signalregulert kryss ved Skippergata og kollektivfelt i Raschebakken. Tiltaket erstattes i 2018 av tiltak nr. 55 Fv. 356 Linaaesgate-Raschebakken Grønn lenke i tråd med politiske vedtak.

### 41. Fv. 356/Fv. 32 Jernbanegata-Vallermyrvegen

Opprinnelig hovedmål er fremkommelighetstiltak for buss. Tiltaket skal bidra til økt punktlighet for bussene og mer attraktive forhold for reisende med kollektiv og det er utredet konkrete tiltak på strekningen. Tiltaket er lagt på is inntil kommunedelplan for

knutepunkt Porsgrunn avklarer hvor framtidig trasé for Fv. 356 nord for Porsgrunnstunnelen skal koble seg til Fv. 32. Et tiltak i rundkjøring med Kjølnes ring inngår i prosjekt for oppgradering av overordnet vegnett. For Engerkrysset settes det i gang prosjektering og kostnadsberegning som grunnlag for en mulig gjennomføringsavtale med grunneier av tilliggende eiendom.

#### 16. Rv. 36 Bjørnstad - Frednesbrua - sentrumstunnelen - kobling til Fv. 32

Det er utarbeidet et beslutningsgrunnlag for utbyggingsrekkefølge og dimensjonerende trafikkmengde. Med bakgrunn i mulighetsstudien for Rv. 36 med kopling til Fv. 32 og Vallermyrvegen er anbefalingene konkretisert og en utbyggingsrekkefølge for Porsgrunn sentrum og det overordnede vegnettet besluttet. Prosjektet går ut i 2018 og erstattes bla. av prosjekt nr. 56 og 57.

#### 2. Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen «Lilleelv-prosjektet»

Prosjektet skal gi bedre framkommelighet for næringstrafikk og buss og samtidig sikre gode forhold gående og syklende.

Ny veg var forutsatt ferdigstilt i løpet av juli 2018. Strekningen Dr. Munks gate-Augestadvegen ble overlevert til Statens vegvesen 8. juni 2018. Strekningen Gimlevegen-Dr. Munks gate har fått utsatt frist for ferdigstilling. Det er forventet at vegen på hele strekningen åpnes i løpet av desember 2018.

Opprinnelig budsjett var 583 mill. kr. Det er varslet kostnadsøkninger på 127 mill. kr. slik at ny kostnadsramme for prosjektet er 710 mill.kr. Årsakene er vanskelige grunnforhold og uforutsette forhold i grunnen. Disse forholdene er blant annet kartlagte kabler og ledninger. I tillegg er det mangler i konkurransegrunnlaget. Det er også gjort en feil ved at det ikke fullt ut er tatt høyde for deponering av forurensende masser.

#### 17. Fv. 32 gangveg Lilleelva

Snarvegen er betegnelsen på tiltak for å sikre en turstiforbindelse langs Lilleelva og generelt bedre forholdene for gående og syklende mellom Porsgrunn sentrum og Kjølnes. Det er knyttet et rekkefølgekrav til gjennomføring av tiltaket med en tursti under bruene langs Lilleelva i gjeldende reguleringsplan for Fv. 32 Augestadvegen-Gimlevegen. Det arbeides med å få godkjent en løsning basert delvis på flytebrygge. Det er satt av 15 mill. kr til prosjektet.

#### 18. Storgata

Tiltaket skal bidra til å gjøre Storgata til en attraktiv gate for handel, bevertning og opphold. Det skal legges bedre til rette for gående i form av god dekkekvalitet, gi de syklende god plass i gatesnittet og stramme opp kryss.

To strekninger av gata skal oppgraderes funksjonelt og visuelt med nye benker, gatetrær og belysning. Strekningen i nedre del fra Franklintorget til og med Meieritorvet prioriteres med høyest materialkvalitet. Gata er del av rød hovedrute for sykkel gjennom Porsgrunn sentrum og en viktig forbindelse mellom byen og boligområdene nord og nordøst for sentrum.

Skisseprosjekt med prinsippløsninger ble politisk forankret oktober 2017. Prosjektet finansieres delvis av belønningsmidler. Etappevis gjennomføring påbegynnes med

oppgradering av VA-anlegg høsten 2018 i Osebrostrøket, mens mesteparten av anleggsgjennomføringen foregår i konsentrerte perioder i 2019.

#### 19. Vestsida – Porsgrunn sentrum nord, gang- og sykkelbru

Gang- og sykkelbrua mellom Vestsida og nordre del av Porsgrunn sentrum vil knytte bydelene tettere sammen og gi økt fremkommelighet og attraktivitet for gående og syklende. Strekningen er klassifisert som en arm av hovedrute for sykkel. Brua vil gi en effektiv tverrforbindelse i bystrukturen, øke tilgjengeligheten i nærmiljøet og redusere reisetiden mellom store boområder og viktige målpunkt for gående og syklende. Bruer dimensjoneres for en levetid på 100 år, og tiltaket vil derfor gi god samfunnsnytte i lang tid framover. Den vil ha stor betydning for framtidig byutvikling og kunne bidra til en økt andel miljøvennlige reiser. Brua er et viktig folkehelseiltak og vil gi folk en fin mulighet for rundturer. Prosjektet er prioritert av Porsgrunn som «kommunalt prosjekt» i henhold til politisk vedtak.

Anbefalingene fra skisseprosjektet ble lagt fram for politisk behandling i Porsgrunn i forkant av revidert handlingsprogram. Oppstart av reguleringsplanen ble varslet i september 2018. Det er mål om å ferdigstille brua i 2020-21.

#### 50 Fv. 32 Hovenga rundkjøring

Nye premisser og ny kunnskap fra utredninger i 2016 viste behov for å gjøre tiltak for å sikre tilstrekkelig trafikkavvikling i rundkjøringene på Hovenga. Ved overføring av trafikk til overordnet vegnett i Porsgrunn sentrum forventes det noe økt press på Fv. 32. For å hindre oppstuvning av kollektiv- og næringstrafikk i Hovengarundkjøringene, foreslås det å effektivisere trafikkavviklingen ved å etablere to kjørefelt på alle armer inn i hovedrundkjøringen. Løsningen betinger forlengelse av de to gang- og sykkelkulvertene i kryssområdet.

Kontrakt for strekningen Gimlevegen-Dr. Munks gate ble signert 29. november 2016. Kontrakten inneholdt en opsjon på bygging av effektiviseringstiltakene for Hovengarundkjøringene. Etter avtale med Bypakke Grenland ble denne opsjonen utløst, da kostnadene er innenfor tidligere antydte økonomisk ramme. Kostnadene til effektiviseringstiltakene er 20 mill.kr. Tiltakene utføres slik at de er fullført samtidig som ny Fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen åpner.

#### 62. Knutepunkt Porsgrunn. Kommunedelplan

Det har i 2018 vært gjennomført en mulighetsstudie for knutepunkt Porsgrunn. Basert på anbefalinger fra denne settes det av 25 mill. kr for å delfinansiere en kommunedelplan for knutepunkt Porsgrunn. Prosjektet innebærer avklaring av trase for fremtidig plassering av Porsgrunn stasjon og linjeføring for togsporene. Dette vil frigjøre store utbyggingsarealer på det mest optimale stedet sett i forhold til målene i bypakka. Prosjektet vil kunne få stor betydning for byutviklingen i Porsgrunn og bidra til å gi alle former for grønn transport et betydelig konkurransefortinn.





Bilde 15: Mulig løsning for et fremtidig knutepunkt for Porsgrunn sentrum

### 9.3 Prosjekter i Siljan

#### 47. Fv.32 Kollektivknutepunkt Siljan sentrum

Etablering av nytt kollektivknutepunkt i Siljan sentrum som vil bidra til mer attraktive forhold for reisende med kollektiv. Det er oppført leskur / overdekning og parkeringsplasser for sykkel i området. Det er også etablert pendleparkering og hurtigladestasjon for el-bil. Området er opparbeidet og beplantet slik at holdeplassen framstår som et tiltalende oppholds- og ventested for bussreisende.

Reguleringsplan for Gb.nr. 17/9 – Siljan sentrum ble vedtatt i desember 2015. Kollektivknutepunktet skal være ferdigprosjektert og bygget innen desember 2017.

Tiltaket er gjennomført i 2017.

#### 61. Siljan sentrum. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak

Visjonen for Siljan sentrum er et attraktivt sentrumsmiljø som vil redusere bruken av biler og forbedre fremkommeligheten for gående og syklende. Sentrumsveien er klassifisert som skoleveg, men strekningen er svært trafikksikker og det er flere utflytende kryss hvor det oppstår trafikksikre situasjoner. I tillegg er det planlagt en ny barnehage i sentrum som igjen vil føre til mer trafikk langs Sentrumsveien. Dermed er det et sterkt behov for å se på tiltak som kan gjøre Sentrumsveien mer trafikksikker og samtidig se på løsninger for å gjøre Siljan sentrum til et attraktivt område for gående og syklende.

I 2017 fikk sentrum et nytt kollektivknutepunkt og en ny dagligvarehandel, og kommunen har avsatt midler til å bygge et nytt bibliotek i Siljan sentrum i 2019.



Det er et ønske å opprette en bedre og kortere gang- og sykkelforbindelse mellom Snurråsen/Kløverødområdet og Siljan sentrum. En slik forbindelse lagt langs Siljanelva vil også kunne oppleves som en svært attraktiv turveg, spesielt for beboere i sentrum og på sykehjemmet, men også for hele Siljans befolkning.

#### 60. Fv. 32 Holtesletta. Gange- sykkel og trafikksikkerhetstiltak

Strekningen er en høyt trafikkert fylkesvei som er omkranset av boligområdet Holtesletta. FV. 32 er en viktig kommunikasjonsåre, spesielt for de nordre delene av Grenlandsområdet og mot Oslo regionen. Det er mye tungtransport langs veien og det er få steder som er egnet til forbikjøring. Som et trafikksikkerhetstiltak er det bygd en opphøyet fotgjengerovergang der g/s vegene er lagt. Likevel foregår det en del kryssing andre steder.

Det er derfor et behov for å opparbeide strakstiltak langs Holtesletta for gående og syklende til de ulike kollektivpunktene for å gjøre det mer trafikksikkert å bruke kollektivtilbudet. Vi ønsker at flest mulig skal ha en trygg og fremkommelig veg til de ulike bussholdeplassene fra boligområdene på begge sidene av fylkesveien.

Dette er tiltak som ikke løser de grunnleggende trafikksikkerhetsproblemene på Holtesletta, men vil kunne avhjelpe adkomsten til bussholdeplassene. Den svært trafikkfarlige situasjonen vil ikke bli løst før FV32 er lagt utenom Holtesletta.

### 9.4 Prosjekter i resten av bybåndet

#### 20. Bussholdeplass

100 % av holdeplasser langs metrolinjene, og 100% av holdeplasser med flere enn 3000 påstigende/år langs pendellinjene, skal utbedres og være universelt utformet. Det er oppgradert ca. 40 holdeplasser i 2016. I 2018 oppgraderes holdeplassen på



Bilde 16: Den nye holdeplassen på Klosterøya er finansiert av bypakkemidler.

Klosterøya i sammenheng med den nye videregående skole. Antall holdeplasser som oppgraderes justeres i henhold til påløpte kostnader. Det er ikke avsatt midler til oppgradering av holdeplasser i 2019-2025.

## 21. Trafikksikkerhetstiltak

Tiltaket innebærer etablering av intensivbelysning og universell utforming av fotgjengerkryssinger og utbedring av ulykkesbelastede kryss. Tiltakene skal bidra til økt fremkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.

Første delen bygges i 2017 og 2018. Den andre delen utføres fra 2019. Gjennomføring av tiltakene er flyttet fra 2016 til 2017/18 grunnet mer omfattende prosjektering. Antall tiltak justeres i henhold til aktuelle kostnadsestimater.

## 22-24. Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva

Etablering av en sammenhengende turveg langs elva mellom Porsgrunn og Skien sentrum skal gjøre elva mellom byene tilgjengelig for befolkningen og bidra til utvikling av en attraktiv region.

En forstudie fra 2015 gir anbefalinger for etablering av en sammenhengende turveg langs østsiden av elva, samt én delstrekning på vestsiden. Utformingsprinsipper for turvegen er politisk vedtatt våren 2017.

Delstrekninger som allerede eksisterer, som Bøle på østsiden og Lahelle på vestsiden, oppgraderes ved hjelp av belønningsmidler. Resten av delstrekningene prioriteres i bypakkas handlingsprogram.

## 23. Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva i Porsgrunn

Strekning Osebro – Osebakken: Reguleringsplanprosess pågår. Det er flere korte strekninger som mangler fremkommelighet og hindrer etablering av en sammenhengende promenade/turveg.

## 24. Gang- og sykkelveg/ promenade langs elva i Skien

Strekning Borgestadjordet – Borgestadholmen: Reguleringsplanprosess for opparbeidelse av turveg forbi Borgestadjordet og detaljprosjektering langs kanalen ved Borgestadholmen pågår. Strekningen kan bygges i 2019.

Strekning Menstad: Tilrettelegging av midlertidig trasé gjennom framtidig transformasjonsområde som i dag er stengt for allmennheten. Dette krever avtale med Bane Nor om kryssing av jernbanespor.

Strekning Bøle-Follestad. Det er utarbeidet en mulighetsstudie som belyser alternative traséer og kostnader. Det anbefales å prioritere strekningen fra eksisterende turveg på Bøle til og med kornsiloen.

## 27. Gulsetringen (Strømdal - Vadrette)

Etablering av gang- og sykkeløstning langs Gulsetringen fra Strømdal til Vadrette (ca 700 m). Tiltaket bedrer framkommelighet og trygghet for trafikanter. Planlegging starter i 2018 og gjennomføres neste fireårsperiode.

## 28. Århus bru

En utredning av trafikale konsekvenser ved etablering av Århus bru med tilhørende vegnett og vurdering av trafikantnyttens skal skaffe et beslutningsgrunnlag for å kunne vurdere om prosjektet bør være en del av fremtidige faser i bypakka.

Bystyret i Skien har vedtatt å utrede to alternativer; full ringveg og en mer lokal veglenke av Århusbru med kobling til eksisterende veinett på Falkum. Utredning av en lokale veglenke er lagt fram for politisk behandling 2018. Administrasjonen følger opp bystyrevedtak og starter reguleringsplanarbeid for en lokal veglenke i 2018.

## 29. Rv. 36/Fv. 59/Fv. 48 Telemarksvegen-Ulefossvegen Bjørntvedtvegen «Moflataprojektet»

Prosjektet innebærer etablering av kollektivfelt og undergang for gående og syklende. Kapasitetsforbedrende tiltak ved å etablere en ekstra rundkjøring (dummyrundkjøring) skal også vurderes. Det er usikkerhet i forhold til om vegdirektoratet vil godkjenne en slik løsning. Usikre kostnadsanslag som tar høyde for alt som er vedtatt i politisk sak i Skien bystyre 14.09.2017 og fylkestinget den 6.12.2017 er lagt inn i revidert handlingsprogram. Reguleringsplanarbeidet er startet opp. Videre rammer for prosjektet legges i politisk sak høsten 2018.

Det vil bli satt i gang arbeid med kommunedelplan for rv. 36, utredning av hensiktsmessig rolledeling av transportformene, vurdering av overordnet vegnett i Skien og forberedelse til forhandlinger om byvekstavtalen. Disse utredningene vil kunne påvirke løsningene for Moflata.

Den økonomiske rammen er svært usikker. Det vil være behov for å justere kostnadsanslagene etter vedtatt reguleringsplan.

## 30. Rv. 36/Fv. 59 Tuftekrysset

Målet er å øke trafikksikkerheten for myke trafikanter, øke fremkommeligheten for næringstrafikk og forbedre tilgjengeligheten til busstoppene.

For å samordne prosjektet med privat utbyggingsinitiativ på Tuftesenteret, er et forprosjekt utarbeidet.

Forprosjektet omfatter oppgradering av arealene for gående og syklende. En opprydding vil gi bedre og tryggere adkomst til lokalsenteret for de som bruker bil og de som går eller sykler. Det skal utformes gode sammenhenger for gående og syklende til bussholdeplasser og disse skal oppgraderes. Fremkommelighet på vegen opprettholdes på dagens nivå. Forprosjektet viser omfang og kostnader og det avventes initiativ fra utbygger til en avtale om gjennomføring. Prosjektstrekningen ligger tett opp til en mulig strekning for sykkelekspressvegen. Ut over mulig samarbeid med utbygger avventes derfor trasévalg for sykkelekspressvegen før prosjektet videreføres.

I rundkjøringen er det vurdert å få en slakere kurvatur ved utkjøring og inn på Telemarksvegen da denne oppfattes som tungvinn for store kjøretøy. Potensialet for utslaking er begrenset, da kurvaturen er låst i forhold til utkjøringspunkt fra rundkjøringen og trafikkøya ved neste kanaliserte kryss. Mulig løsning vurderes til å ha ikke helt tilfredsstillende måloppnåelse, og har derfor en lavere prioritet. Denne

løsningen ble derfor tatt ut av prosjektet i forbindelse med politisk behandling av bypakkas handlingsprogram i 2016.

### 31. Rv. 36 Menstadbrua vest

Opprinnelig var prosjektet et fremkommelighetstiltak for buss i form av kollektivfelt i begge retninger inn mot rundkjøring. Tiltaket er vurdert i trafikkmodell i sammenheng med flytting av trafikk fra Porsgrunn sentrum til overordnet vegnett. Tiltak i Vabakken-rundkjøringen gir bedre fremkommelighet på rv. 36 og derfor økt kølengde i rundkjøringen på Menstad vest. På grunn av dette settes det i gang tiltak i sammenheng med oppgradering av overordnet vegnett i Skien. Hvordan hensynet til bussens fremkommelighet skal ivaretas må avklares i det videre arbeidet.

### 32. Rv. 36 Porsgrunnsvegen (Østre Buktenveg - Østre Lensmannsdalen)

Bygging av fortau på østsiden av Rv. 36. Tiltaket vil bidra til økt fremkommelighet og trygghet for myke trafikanter ved at det gir et tosidig tilbud langs en sterkt trafikkbelastet veg. Dette gir også bedre fremkommelighet for næringstrafikken.

Planlegging og gjennomføring av tiltaket ses i sammenheng med prosjekt Rv. 36 Porsgrunnsvegen (Raset – Goberg) og Rv. 26 Raset. Reguleringsplanlegging er satt i gang, gjennomføring er planlagt innenfor byvekstavtalen. Prosjektet koordineres med planlegging av sykkelekspressvegen.

### 33. Rv. 36 Porsgrunnsvegen (Raset - Goberg)

Bygging av fortau på østsiden av Rv. 36. Tiltaket vil bidra til økt fremkommelighet og trygghet for myke trafikanter ved at det gir et tosidig tilbud langs en sterkt trafikkbelastet veg. Dette gir også bedre fremkommelighet for næringstrafikken.

Planlegging og gjennomføring av tiltaket ses i sammenheng med prosjekt Rv.36 Porsgrunnsvegen (Østre Buktenveg – Østre Lensmannsdalen) og Rv. 36 Raset. Reguleringsplanlegging er satt i gang, gjennomføring er planlagt innenfor byvekstavtalen. Prosjektet koordineres med planlegging for sykkelekspressvegen.

### 34. Rv. 36 Raset

Utbedring av dagens kryss. Tiltaket vil gi en mer oversiktlig og trafikksikker kryss også for næringstrafikk fra Raset. Tiltaket vil også innfri kravet til rekkefølgebestemmelse ved fremtidig utbygging på Raset.

Prioritert av Skien som «kommunalt prosjekt». Tiltaket ses i sammenheng med prosjektene Rv.36 Porsgrunnsvegen (Raset – Goberg) og Rv. 36 Porsgrunnsvegen (Østre Buktenveg - Østre Lensmannsdalen). Reguleringsplanlegging er satt i gang, gjennomføring er planlagt fra 2019.

### 35. Bedriftsvegen (Stabburet - Hagebyvegen)

Prosjektet er gjennomført. Ny gang- og sykkelveg og bussholdeplasser med universell utforming langs Bedriftsvegen fra Stabburet til Hagebyvegen (ca 550 m) stod ferdig høst 2017. Tiltaket skiller myke trafikanter og vegtrafikk, slik at næringstrafikken gis bedre og mer trafikksikker fremkommelighet. Prosjektet sikrer god trygghet og framkommelighet for gående og syklende langs Bedriftsvegen.

### 36. Fv. 49 Klyvevegen (Kongerødvegen - Hulkavegen)

Prosjektet er gjennomført. Bygging av fortau langs fylkesvegen fra Kongerødvegen til Hulkavegen (ca 450 m). Tiltaket sikrer sammenheng og økt trafiksikkerhet ved at det fyller ut manglende fortaustilbud langs veien. Dette gir også bedre fremkommelighet for næringstrafikken.



Bilde 17: Bypakka har bygget nytt fortau i Klyvevegen i 2018.

### 37. Fv.32 Borgestad sentrum

Opprinnelig omfattet prosjektet sanering av avkjørsler på østsiden av fv.32. Tiltakene skulle bidra til økt framkommelighet og trygghet for myke trafikanter på en strekning med høy trafikkmengde. Under prosjekteringen har det vist seg at prosjektet gir lite måloppnåelse i forhold til kostnadene. I henhold til reguleringsplanen kan det bare saneres halvparten av de avkjørsler langs strekningen, likevel er det behov for omfattende adkomstveger og inngrep i hager. I tillegg gir reguleringsplanen ikke tilgang til grunnerverv av tilstrekkelig areal for tiltaket. Det er i tillegg blitt mer tydelig at nytt Lilleelvkryss vil føre til økt trafikkmengde på strekningen gjennom Borgestad. Derfor må det vurderes om målsetting i reguleringsplanen om utforming med en visuell sammenheng mellom boligbebyggelse og vegarealet bør revideres.

Prosjektet avsluttes i nåværende form. Før nytt prosjekt defineres bør det utarbeides et helhetlig grep for strekningen fv. 32 mellom Hammerkrysset og Menstad. Viktige funksjoner i den sammenheng vil være god framkommelighet på vegstrekningen til Menstadbu, gode forhold for syklister inn mot Skien sentrum og utvikling av attraktive boligområder langs strekningen. På grunn av nærheten til den sterk trafikkerte veg kan det også vurderes støyskjerming av området.

### 38. Fv. 32 Menstadbrua øst

Etablering av sambruksfelt inn mot rundkjøring i nordgående retning og utvidelse av rundkjøring. Tiltaket skal redusere forsinkelser på en strekning med mange passasjerer og høy trafikkmengde.



Tiltaket er vurdert i sammenheng med tiltak Menstadbrua vest i trafikkmodell. Det har vist seg at årsaken for framkommelighetsproblemer ligger i rundkjøringen på vestsiden av brua. Prosjektet legges derfor på is.

#### 39. Fv. 32 Bølevegen

Prosjektet er en del av utredning som vurderer tiltak langs Fv.32 fra Rådhusplassen til Hovenga. Strekningen er del av den viktige hovedrute for sykkel på østsiden av elva og målet er å bygge en fullverdig løsning der gående, syklende og biltrafikk separeres. Flere alternative løsninger er vurdert på strekningen fra Kornsiloen til Nedre Elvegata. Det settes i gang en prosess for å avklare om det er mulig å få til egen sykkelveg langs jernbanen på strekningen fra Kornsiloen til gamle Follestad stasjon. Mulige løsninger og konsekvenser i forhold til bruk av området langs jernbanen tas opp igjen før reguleringsplanleggingen starter.

#### 40. Fv. 32 Hammerkrysset-Hovenga

Prosjektet innebærer bygging av sykkelveg med fortau som er planskilt fra Fv. 32 mellom Borgestadalléen og Storgata. Undergangen blir universelt utformet. Tiltaket innehar flere trafikksikkerhetstiltak, som fjerning av et trafikkert gangfelt med en noe høy ulykkesfrekvens, stenging av Borgeskogen terrasse og flere private avkjørsler. I tillegg utbedres tilbudet for kollektivreisende med en ny holdeplass i sørgående retning. Tiltaket vil bidra til økt framkommelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter, kollektiv- og næringstrafikk. Strekningen er del av hovedrute for sykkel og har høy trafikkmengde.

Undergangen ligger godt i terrenget og er planlagt med åpne siktlinjer, slik at den skal oppleves mest mulig trygg. Reguleringsplanen er lagt ut til 1.gangsbehandling, og grunnverv starter 2019. Gjennomføring av prosjektet planlegges innenfor byvekstavtalen.

#### 42. Rv. 36 Klevstrand-Skrapeklev

Prosjektet etablerer en sammenhengende forbindelse for gående og syklende langs vestsiden av Rv. 36. Strekningen er del av hovedrute for sykkel og tiltaket skal bidra til bedre framkommelighet og trafikksikkerhet. Strekningen er skoleveg og har høy trafikkmengde. Systemløsningen er sykkelveg med fortau, slik alle hovedruter utenfor sentrum på sikt skal bli. Prosjektet er ferdig regulert og kan gjennomføres i 2019-2020.

#### 43. Fv 30 Nystrandvegen

Prosjektet innebar etablering av en sammenhengende forbindelse for gående og syklende langs Nystrandvegen, som bedrer både framkommeligheten og trafikksikkerheten. Strekningen er skoleveg, og fungerer som omkjøringsveg for E18.

Prosjektet ble finansiert med statlige midler og gjennomført i 2017 og 2018. Økonomisk ramme ble økt med statlige midler i henhold til gjennomført anslag og prisjustering.



Bilde 18: Ny gang- og sykkelveg på Nystrand stod ferdig i 2018.

#### 45. Fv. 43 Gulsetvegen

Dette tiltaket var opprinnelig planlagt finansiert av belønningsmidler (5 mill. kr). Ny kunnskap har vist at det ikke er mulig å gjennomføre prosjektet slik man først hadde planlagt. Tiltaket involverer over 20 grunneiere og krever omlegging av adkomster. I tillegg er veien smal og grunnforhold krevende. Som følge av dette er tiltaket blitt langt mer omfattende enn opprinnelig tenkt, og er derfor innarbeidet i bypakkas portefølje. Med vedtatte belønningsmidler er reguleringsplanen vedtatt og ervervet noen eiendommer.

Målet med prosjektet er å bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet for myke trafikanter langs en viktig del av blå hovedsykkelrute/ hovedatkomst for myke trafikanter. Skien kommune ønsker å bygge ny VA-anlegg på den resterende strekning mellom Augonsplassen og Rema1000-butikken. Tiltakene vil bli samordnet. Løsningen som anbefales samsvarer med den som er gjennomført opp til Augons plass. Det innebærer fortau med 2,5 m bredde. Gjennomføring av prosjektet starter i 2019.

#### 53. Porsgrunnsveien ved Bjørnstadkrysset

Rv.36 er hovedfartsåren fra E18 til Skien. I 2010 ble Bjørnstadkrysset bygd om til rundkjøring, men øvrige regulerte tiltak som blant annet stenging av kryss ved Rørlegger'n er ikke gjennomført enda. I prosjektet ligger fullføring av disse tiltakene og etablering av fortau eller gang- og sykkelveg langs Porsgrunnsvegen, slik at man får et sammenhengende tosidig gangtilbud.

For å kunne stenge avkjørsler til riksvegen, må lokalveger på hver side av Porsgrunnsvegen etableres. Lokalveg på østsiden av Porsgrunnsvegen mellom Strandvegen og nyetablert veg (Tollnesmoen) kan antagelig gjennomføres med enkle tiltak. Det settes av noen midler til å få gjennomført en minimumsløsning, slik at atkomster fra Strandvegen og Wesselvegen til Rv. 36 kan stenges. Resten av tiltakene tas ut av porteføljen i bypakka og skyves på til en byvekstavtale.



## VIL DU VITE MER?

[www.bypakka.no](http://www.bypakka.no)

[www.facebook.com/BypakkeGrenland](https://www.facebook.com/BypakkeGrenland)

Et samarbeid mellom Telemark fylkeskommune, Skien kommune, Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Jernbanedirektoratet og Statens Vegvesen

